Cena: 35 zł
(VAT 0%)

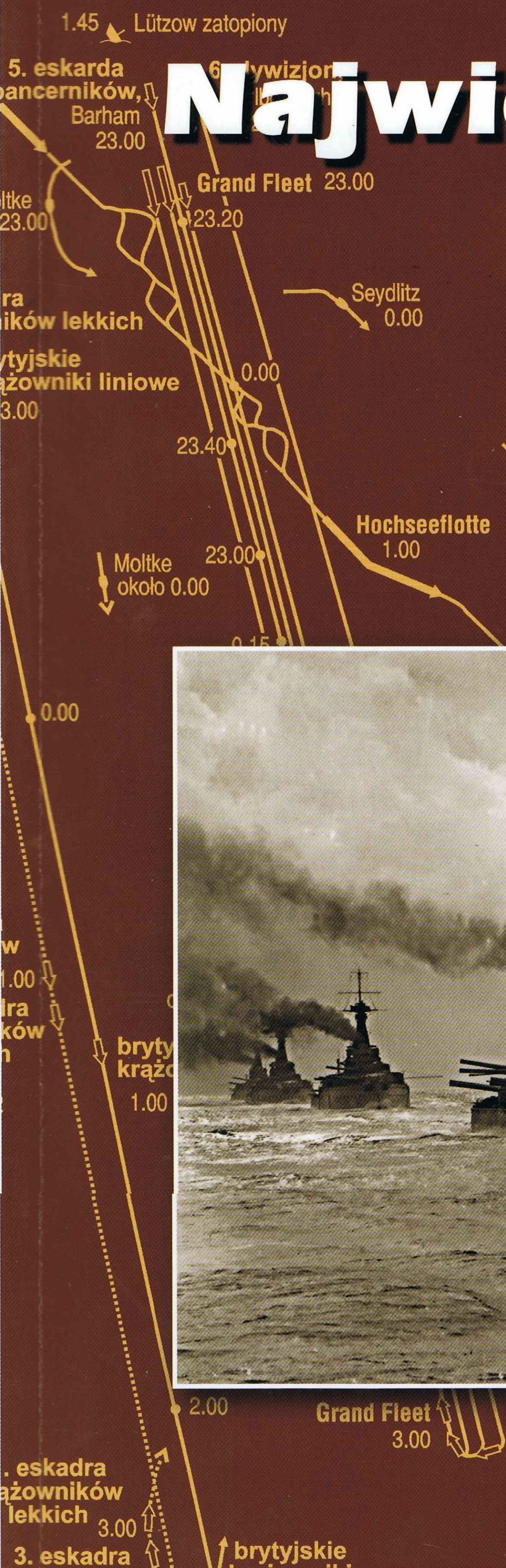
15 Biblioteka magazynu MORZE STATKI I OKRĘTY

ISBN: 978-83-88920-43-4

TADEUSZ KLIMCZYK

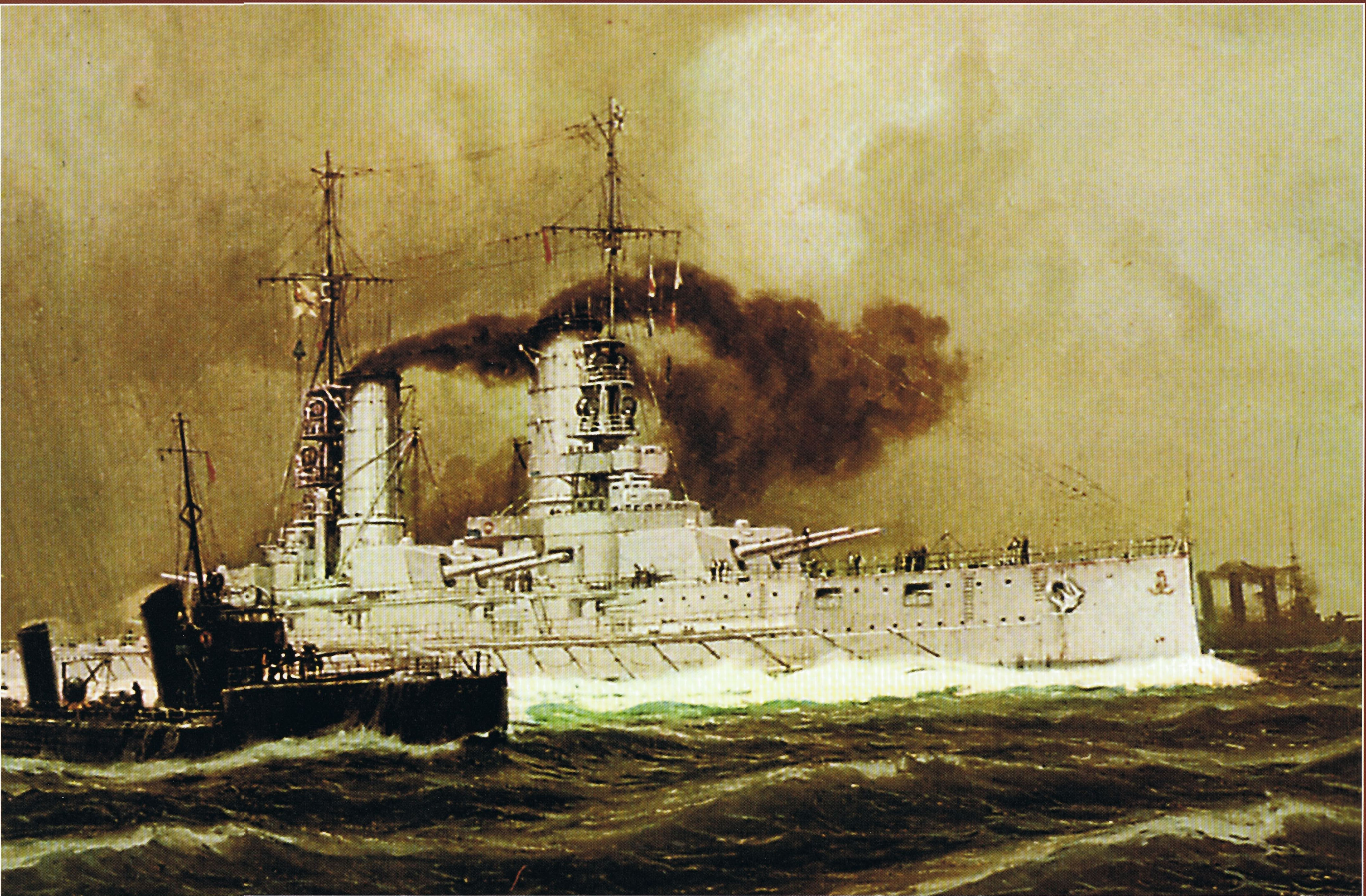
Największe starcie pancerników

Bitwa jutlandzka





magnum X



Flagowy okręt Scheera – *Friedrich der Grosse*..

Tadeusz Klimczyk

Największe starcie pancerników

Bitwa jutlandzka

Wydawnictwo MAGNUM-X
Warszawa 2007

Fotografia na okładce: Brytyjskie okręty liniowe typu Orion na patrolu na Morzu Północnym. Prowadzi *Orion*, za nim *Monarch*, *Conqueror* i *Thunderer*.
Fotografia na stronie tytułowej: Widok na rufową artylerię niemieckiego pancernika *Ostfriesland*.

Źródła ilustracji: Bernard & Graefe, Bibliothek für Zeitgeschichte, Ray A. Burt, Siegfried Breyer, Chatham Publishing, Conway Maritime Press, Gerhard Koop, Hans Jürgen Hansen, Imperial War Museum, internet, Jane's Fighting Ships, Douglas Morris, Thomas Davys Manning, Antony Preston, Oscar Parkes, Alan Raven, John Roberts, Warship International oraz zbiory Autora, Andrzeja Jaskuły, Jerzego Micińskiego i redakcji.

Mapki kreśliła: Monika Nimkiewicz.

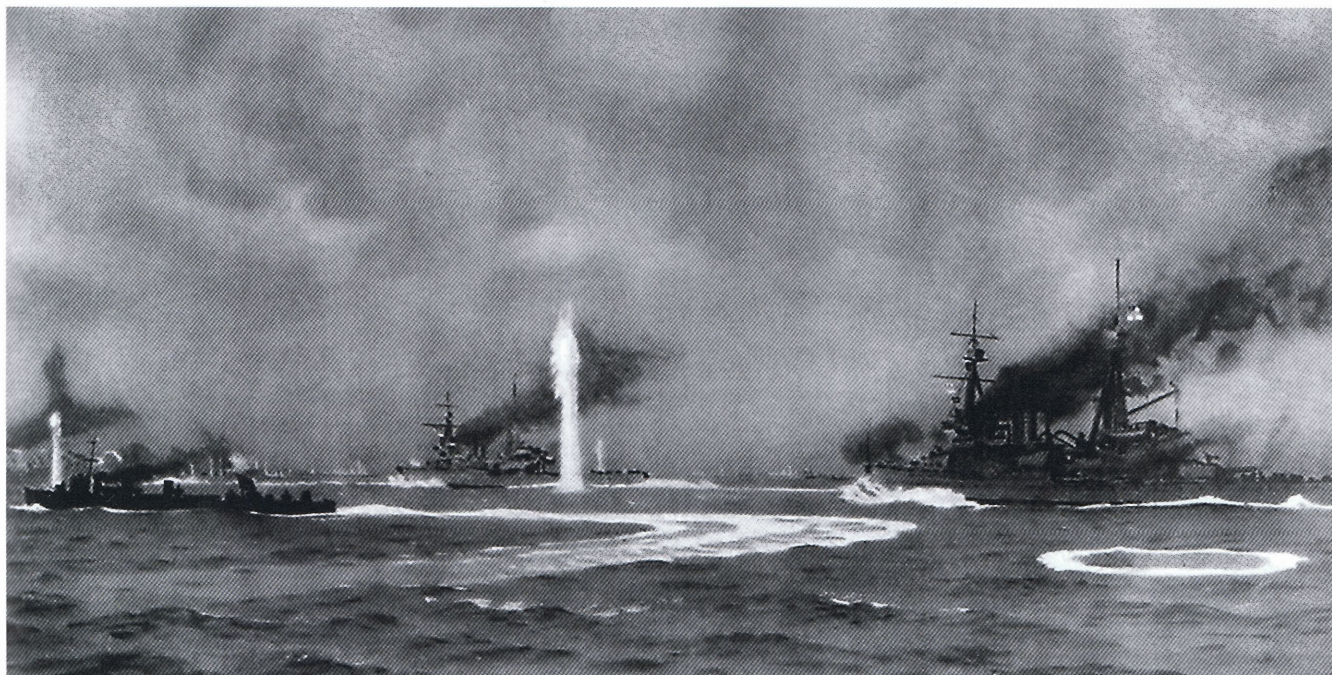
Redakcja techniczna: Janusz Kozak

Wydanie I, Warszawa 2007

ISBN: 978-83-88920-43-4

Wydawca:
Magnum-X sp. z o.o.
ul. Grochowska 306/310, 03-840 Warszawa

Druk i oprawa:
Toruńskie Zakłady Gaficzne ZAPOLEX Sp. z o.o.
87-100 Toruń, ul. Gen. Sowińskiego 2/4
www.zapolex.pl



OD AUTORA

Czytelników tego opracowania proszę o uwzględnienie kilku uwag, które z pewnością przydadzą się przy lekturze każdej literatury dotyczącej jakiejkolwiek bitwy morskiej.

Otóż pierwszą prawdą, z jaką muszą się pogodzić zarówno autorzy, jak i odbiorcy literatury wojennomorskiej jest względność czasu i miejsca akcji. Oznacza to, że zarówno czasy poszczególnych zdarzeń (zmiany kursów, otwarcie ognia, zatonięcie okrętów czy nawet moment wydania rozkazu), jak i kursy, pozycje oraz miejsca zatonięć okrętów są przybliżone i w wielu wypadkach oparte na pobitewnych uzupełnieniach dzienników okrętowych czy maszynowych.

Jeszcze w czasie II wojny światowej dzienniki okrętowe wypełniane były po walce na podstawie odręcznych notek sporządzanych *ad hoc* przez dowódcę lub jego sztab, lub też nawet tylko w oparciu o pamięć dokonującego zapisu. W szczególności dotyczyło to dowódców dużych zespołów, którzy mieli tak wiele pracy z wydawaniem rozkazów i analizą przychodzących meldunków, że ich ciągła aktualizacja graniczyła z niemożliwością.

Najlepszym przykładem, przytoczonym w książce Andrew Gordona *The Rules of the Game. Jutland and British Naval Command*, jest porównanie wykresów zliczonej drogi i kursów poszczególnych pancerników 5. eskadry Royal Navy. Zwykle takie wykresy wykonywały tylko jednostki flagowe poszczególnych dywizjonów, lecz z jakichś przyczyn cała czwórka okrętów liniowych kontradmirała Evan-Thomasa sporządzała je jednocześnie. Dzięki temu możemy stwierdzić, porównując linie drogi poszczególnych pancerników, że – przykładowo – *Malaya* chwilami był oddalony od następnego w szyku *Warspite'a* o... 13,5 mili morskiej, a niejednokrotnie w tym samym czasie wszystkie jednostki 5. eskadry płynęły różnymi kursami, nawet kontrkursami (patrz mapka na następnej stronie). Znając przebieg bitwy wiemy, że takie sytuacje nigdy się nie zdarzyły. Nawigatorzy poszczególnych jednostek byli zwykle tak pochłonięci utrzymywaniem ich w szyku (co nie było wcale łatwe, jak pokaże lektura następnych stron), że nie zwracali uwagi na sformalizowanie jakichkolwiek swoich działań. Przykład 5. eskadry dobitnie wskazuje, że wiele zapisów powstawało *post factum* i przy zbyt wielkim zaufaniu do ludzkiej pamięci.

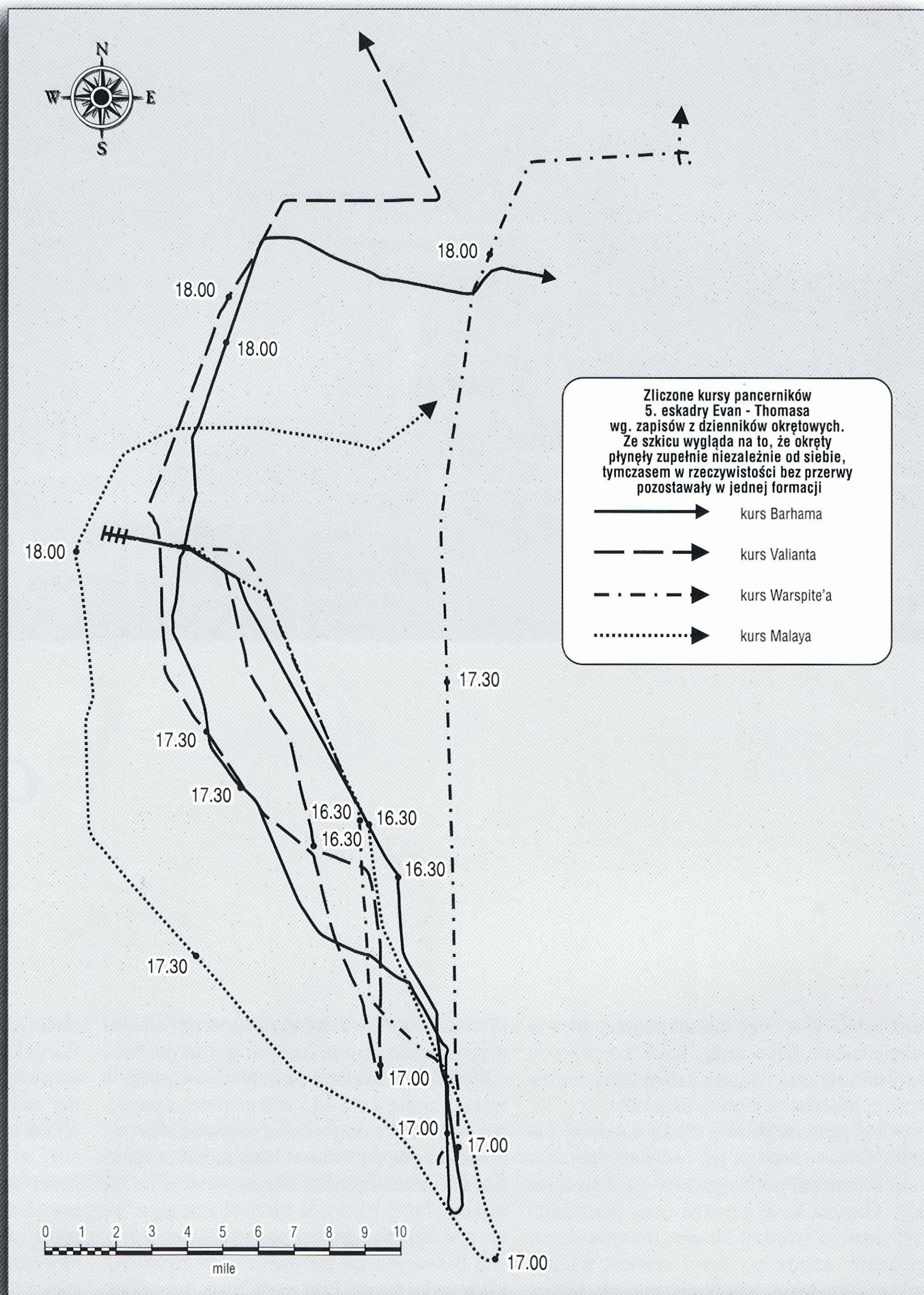
Na sytuację taką miały wpływ kolejne dwa czynniki, które często uchodzą uwadze dzisiejszego czytelnika, przyzwyczajonego do elektronicznego rejestrowania niemalże wszystkich informacji. Tarcza kompasu okrętów z okresu I wojny światowej nie była podzielona na 360 stopni, lecz na 32 kierunki, zwane w polskiej terminologii rumbami. Jeden rumb liczył $11^1/_2$ stopnia i mimo stosowania jego połówek i ćwiartek był, ze swej natury, mniej dokładny w wyznaczaniu właściwego kursu.

Drugim problemem były różnice między kierunkami magnetycznymi a rzeczywistymi (geograficznymi). Ówczesne floty były w stadium przejściowym między kompasami magnetycznymi, wskazującymi lokalny przebieg południka magnetycznego, a żyrokompasami, pokazującymi autentyczny kierunek południka geograficznego. Wszystkie okręty liniowe obu flot wyposażone były w żyrokompasy, lecz wiele mniejszych okrętów nadal stosowało kompasy magnetyczne. Ta różnica jest kolejną przyczyną nieścisłości, z jakimi może zetknąć się historyk analizujący kursy poszczególnych jednostek biorących udział w działaniach morskich. Dlatego też, kmdr John Harper, przed rozpoczęciem pracy nad oficjalną analizą bitwy jutlandzkiej, polecił odnaleźć wrak krążownika liniowego *Invincible* i ustalić jego pozycję, by mieć przynajmniej jedno pewne odniesienie geograficzne.

Kolejną przyczyną nieścisłości jest synchronizacja mierników czasu, a właściwie jej całkowity brak w ówczesnych flotach. Nie istniały żadne reguły dotyczące ujednolicenia wskazań chronometrów okrętowych, nie było także żadnych zasad zapisywania czasu w dziennikach okrętowych. Każdy okręt miał co prawda na wyposażeniu dokładny chronometr służący celom nawigacyjnym, ale jego używanie przy rejestracji wydarzeń nie było w żaden sposób narzucone z góry. W rezultacie, czasy podawane w dokumentach pochodziły z różnych zegarów okrętowych lub nawet kieszonkowych zegarów poszczególnych oficerów. Nic więc dziwnego, że dochodziło do kilkuminutowych rozbieżności w zapisach tego samego zdarzenia. Synchronizacja czasu nie miała ówcześnie tak wielkiego znaczenia jak dziś, lecz jej brak nie ułatwia pracy tym, którzy analizują przebieg wydarzeń z przeszłości.

Należy też wziąć poprawkę na skróty myślowe w takich wyrażeniach jak na przykład *„o 19.05 admirał wydał rozkaz do...”*. Pod tego typu określeniami kryje się szereg różnych czynności, które powodują, że banalne, jakby się wydawało, wydanie rozkazu w okrętowej praktyce może trwać nawet kilka minut. Po napisaniu go przez dowodzącego musiał być zakodowany (w przypadku rozkazów nadawanych radiem), lub też zaniesiony do sygnalistów, którzy wybierali odpowiedni zestaw flag i wciągali je na fały sygnałowe. Podobnie było przy odbieraniu rozkazów, więc w niektórych sytuacjach ustalenie, o której dokładnie rozkaz został wydany, czy odebrany, graniczy z niepodobieństwem.

Innym skrótem myślowym używanym często przy opisach bitew morskich są wszelkie informacje związane ze zwiększeniem lub utrzymywaniem danej prędkości. Informacja, że o danej godzinie i minucie okręt zwiększył prędkość oznacza w praktyce tylko danie rozkazu zwiększenia liczby obrotów. W wypadku okrętu liniowego osiągnięcie skoku o 2-3 w. prędkości mogło trwać 2 – 3 minuty. Przy okazji należy też pamiętać, że wszelkie zwroty znacznie redukowały prędkość okrętów, mimo utrzymywania mocy maszyn. Zwrot o 90° idących z pełną prędkością krążowników liniowych powodował zwolnienie nawet o 8-10 w. Powrót do pierwotnej prędkości mógł trwać nawet ponad 5 minut.



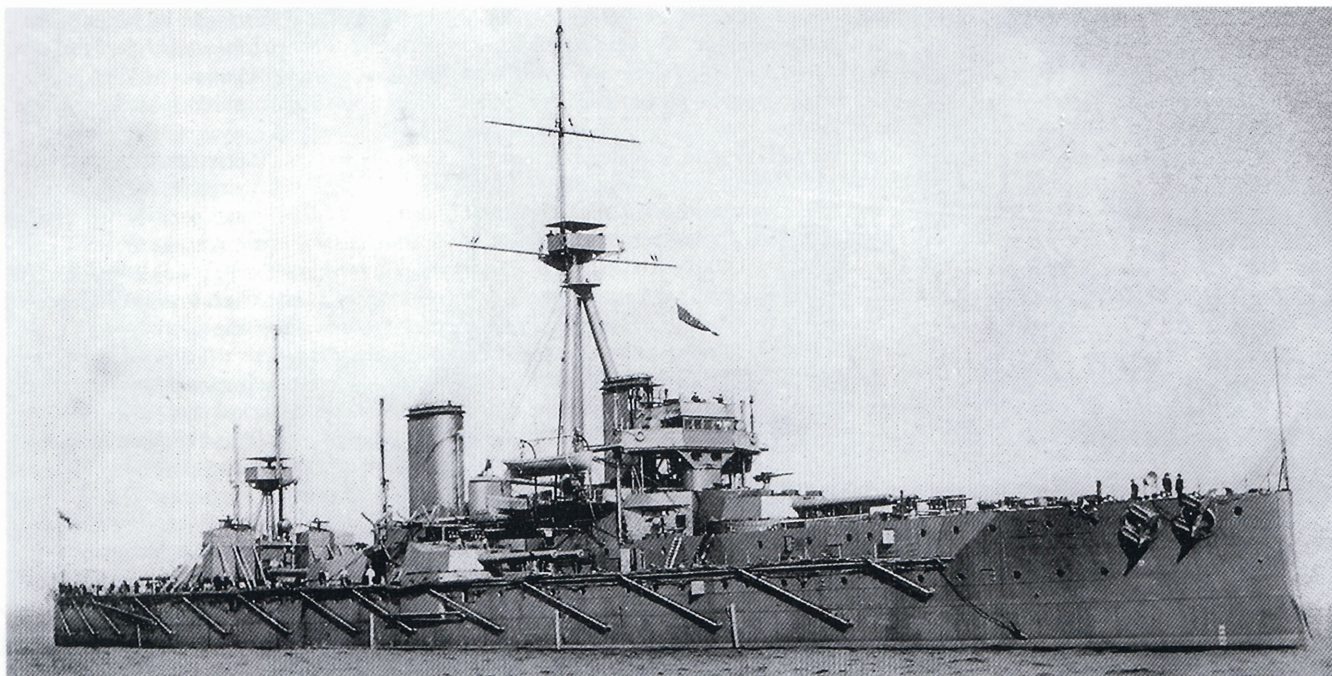
Czas podawany w opracowaniu to Greenwich Mean Time, używany przez Brytyjczyków. Jest on o godzinę wcześniejszy od stosowanego przez Hochseeflotte Central European Time.

Gdzie tylko było to możliwe, autor starał się używać polskiej gradacji stopni oficerskich, rezygnując z nazewnictwa brytyjskiego i niemieckiego. Dla porządku w tabeli poniżej przytoczone są stosowane w obu flotach stopnie oficerskie (bez admirałów) i ich polskie odpowiedniki.

Jako że w Royal Navy istniało tylko pięć stopni oficerskich, *commander* jest podawany w wersji oryginalnej. Wyjaśnienia wymaga jeszcze termin „komodor”, także pojawiający się w tekście. Komodor bywa często mylony ze stopniem oficerskim, którym w rzeczywistości nie był. W obu flotach stosowany był jako tytuł funkcyjny. Przysługiwał pełnym komandorom, którym powierzono dowodzenie grupą jednostek, a okręt flagowy komodora miał prawo nosić specjalny proporzec. Komodorami zostawali zwykle komandorzy o dużym stażu lub doświadczeniu.

Stopnie oficerskie we flotach brytyjskiej i niemieckiej oraz ich odpowiedniki stosowane w polskiej marynarce

Flota brytyjska	Flota niemiecka	Polski odpowiednik
Sub-lieutenant	Leutenant zur See	Podporucznik
Lieutenant	Oberletenant zur See	Porucznik
Lieutenant-Commander	Kapitänleutenant	Kapitan
Commander	Korvettenkapitän	Komandor podporucznik
—	Fregattenkapitän	Komandor porucznik
Captain	Kapitän zur See	Komandor



HMS *Dreadnought* po wejściu do służby. Pojawienie się tego okrętu było sygnałem startowym do nowego wyścigu zbrojeń na morzu.

DROGA DO ARMAGEDONU

W kwietniu 1897 roku komandor Alfred Tirpitz został odwołany ze stanowiska dowódcy niemieckiej Eskad ry Dalekowschodniej. Wbrew pozorom była to wiadomość bardzo radosna dla adresata. Jego pobyt na Dalekim Wschodzie wiązał się z ważną dla Cesarstwa Niemieckiego misją wybrania dogodnego miejsca na bazę floty i założenie kolonii, która stanowiłaby przyczółek dla ekspansji w Chinach. Dla Tirpitza jednak odsunięcie od spraw, którymi dotychczas zajmował się w Berlinie było raczej rodzajem zesłania. Opuszczał Chiny bez żalu, mimo iż misji swej nie dokończył. Wybraną przez niego na bazę zatokę Kiao-chou z leżącym w niej portem Tsingtao, Niemcy zajęli dopiero jesienią (a zagarnięty teren dopiero wtedy „wydzierżawili" od Cesarza Chin). Wiedział, że wraca do kraju po to, aby objąć najwyższe i najbardziej wpływowe stanowisko w administracji morskiej – pozycję sekretarza stanu w Urzędzie Marynarki Rzeszy.

Długa podróż powrotna przez Pacyfik, Stany Zjednoczone i Atlantyk wiodła 48-letniego komandora nie tylko na ministerialne stanowisko, które miał pełnić przez 20 lat – aż do 1916 roku. Tirpitz zawsze patrzył na sprawy marynarki wojennej przez pryzmat wielkiej polityki międzynarodowej. Od tej chwili miał się stać aktywnym kreatorem niemieckiej Weltpolitik, która w końcowym efekcie doprowadziła Cesarstwo Niemieckie w wir wielkiej wojny mocarstw europejskich. Marynarka wojenna, dotychczas „obce ciało" – zarówno w armii, zdominowanej przez pruską szlachtę, jak i w społeczeństwie wszystkich 25 bytów państwowych, które tworzyły Rzeszę Niemiecką – miała niedługo stać się oczkiem w głowie prasy i opinii publicznej.

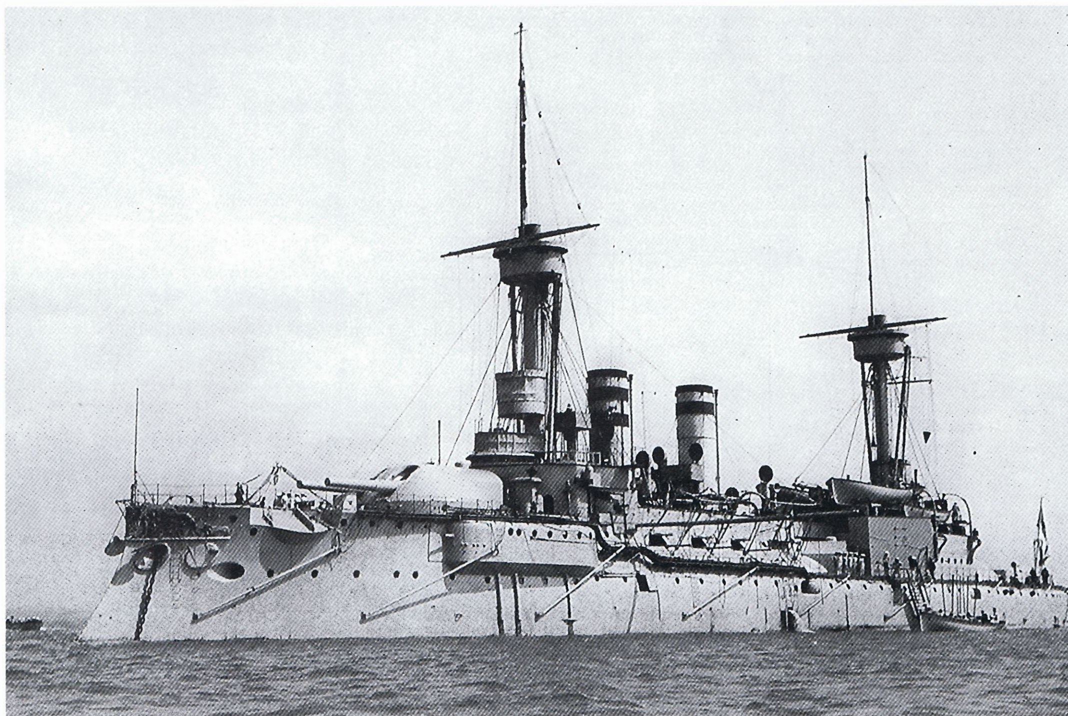
Po pokonaniu przez Prusy Danii, Austrii i Francji, na arenie europejskich mocarstw pozostała Wielka Brytania. Jednakże ze względu na specyfikę swego położenia armią praktycznie nie dysponowała. Posiadała za to największą i w swej potędze niezagrożoną od 1805 roku flotę wojenną. By ją pokonać Cesarstwo Niemieckie musiało stworzyć niemal od podstaw własną marynarkę.

Tylko raz miała być dana Niemcom okazja pokonania Royal Navy w wielkiej i decydującej bitwie morskiej. Brytyjczycy również mieli jedyną okazję rozgromienia zbudowanej od zera wielkiej niemieckiej floty liniowej, która została powołana do życia tylko po to, by grać nią na arenie międzynarodowej w stosunkach z Wielką Brytanią. Obydwa narody, pobudzone zaostrzającymi się stosunkami międzynarodowymi w Europie i będącym ich wynikiem wielkim wyścigiem zbrojeń morskich, czekały na okazję prawie kilkanaście lat.

Dla Anglików miał to być „dzień Armagedonu", Niemcy zaś czekali na „Der Tag" czyli na „Ten Dzień". Nadszedł 31 maja 1916 roku i zapisał się w historiografii niemieckiej jako bitwa pod Skagerrakiem, a w brytyjskiej jako bitwa jutlandzka. Stoczony u wybrzeży Danii bój artyleryjski prawie kompletnych flot liniowych Wielkiej Brytanii i Niemiec był największą klasyczną bitwą okrętów liniowych. Wzięły w niej udział 64 okręty liniowe (37 brytyjskich i 27 niemieckich) – w sumie ponad 250 jednostek wszystkich klas. Żadna inna w historii bitwa morska okrętów pancernych nawet nie zbliżyła się do bitwy jutlandzkiej swą skalą. Same okręty liniowe obu stron wystrzeliły do siebie ponad 8000 pocisków artylerii głównej. W bitwie poległo ponad 8600 marynarzy – liczba może niewielka w porównaniu z liczbą żołnierzy, którzy codziennie ginęli w okopach, warto jednak zauważyć, że z ilości tej prawie 6000 marynarzy zginęło w ciągu kilkunastu sekund na rozerwanych eksplozjami komór amunicyjnych okrętach (głównie brytyjskich)...

Odgłosy bitwy były słyszane w odległych o około 50 Mm duńskich wioskach na północy Półwyspu Jutlandzkiego. Szczątki okrętów i zwłoki ofiar morze wyrzucało na brzegi państw skandynawskich jeszcze rok po bitwie. Nawet w odległej Szwecji, wyłowiono ciała 55 angielskich marynarzy.

Wynik bitwy nie spełnił oczekiwań, jakie przeciwnicy w niej pokładali. Brytyjczycy nie mogli przez długie lata doczekać się totalnego zniszczenia stanowiącej nieustanne zagrożenie Hochseeflotte. Niemcy natomiast liczyli na zniszczenie wyodrębnionej, mniejszej grupy okrętów liniowych, Grand Fleet, jaką od początku wojny próbowali wywabić z baz rajdami swoich krążowników liniowych. Zatopienie sześciu – ośmiu brytyjskich pancerników miało być sposobem wyrównanie sił z Royal Navy. Dopiero po tym fakcie planowano wydać jej walną bitwę, która zmieniłaby losy wojny.


Pancernik *Weissenburg* należący do typu Brandenburg.

morskie do dalekiej blokady niemieckich portów i do zarekwirowania kilkudziesięciu pruskich statków handlowych. Okręty niewielkiej i przestarzałej pruskiej floty po prostu nie wyszły w morze, pozostawiając potężną marynarkę francuską bezsilną wobec porażek, jakich Francuzi doznawali na lądzie.

Stan, w którym najsilniejsze militarnie i najbogatsze obok Wielkiej Brytanii państwo świata zadowala się marynarką wojenną, która nastawiona jest na obronę wybrzeży, nie trwałby z pewnością wiecznie. Niemcy niezwykle szybko bogacili się na rozwoju przemysłu i handlu, a rozwój ten niezmiernie wspomogły olbrzymie reparacje wojenne, jakie Francja musiała zapłacić po przegraniu wypowiedzianej przez siebie wojny z Prusami.

Tymczasem bitwa jutlandzka ze strategicznego punktu widzenia skończyła się patem. Obie strony mówiły o zwycięstwie, jednak Anglicy święcili triumfy zdecydowanie ciszej. Do adwersarzy zaczęła w końcu docierać prawda, że zbudowane wielkimi nakładami floty drednotów mają w wielkiej wojnie mocarstw znaczenie drugorzędne. Nawet całkowite zniszczenie Hochseeflotte nie poprawiłoby sytuacji armii we francuskich i rosyjskich okopach. Podobnie zatopienie kilkunastu okrętów liniowych Royal Navy nie przybliżyłoby Niemiec do pokonania Wielkiej Brytanii.

Jeszcze 30 lat wcześniej zbrojny konflikt między Wielką Brytanią a Cesarstwem Niemieckim wydawał się pomysłem sprzecznym ze zdrowym rozsądkiem – bynajmniej nie ze względu na dobre dyplomatyczne stosunki między obydwoma państwami, jakie panowały w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX wieku, a nawet nie z powodu pokrewieństwa panujących na tronach w obu krajach. Po prostu oba państwa nie miałyby jak ze sobą walczyć. Cesarstwo Niemieckie miało do dyspozycji armię Prus – największą i najsilniejszą na świecie, dodatkowo zaprawioną zwycięskimi wojnami z Danią (1864), Austrią (1866) i Francją (1870–1871). Jej potęga nie znaczyła jednak wiele wobec położonego za morzem kraju, który armii praktycznie nie miał, ale dysponował największą flotą wojenną na świecie. Niemcy natomiast floty nie miały, a przynajmniej nie taką, która odpowiadałaby ich siłom lądowym oraz ich znaczeniu w Europie.

Nie było to jednak zaniedbanie, a świadomy wybór kanclerza Bismarcka, który praktycznie rządził Cesarstwem Niemieckim od zjednoczenia w 1871 roku. Bismarck nie był zainteresowany budową silnej floty wojennej, ponieważ położenie geograficzne Niemiec było korzystne ze względu na nikłe zagrożenie od strony morza. Od Atlantyku Niemcy miały tylko niewielki kawałek wybrzeża, do którego podejścia usiane były piaszczystymi ławicami, ciągle przesuwającymi się z powodu silnych prądów morskich. Wielkie porty, jak Hamburg i Brema, ukryte były w długich i wąskich ujściach rzek, a z wchodzeniem do bazy w Wilhelmshaven sami Niemcy mieli kłopoty ze względu na mielizny oraz silne pływy. Na Bałtyku natomiast Niemcy czuli się jak u siebie – ewentualny desant wojsk rosyjskich na Pomorzu mógł być odparty przez armię. Główne porty, takie jak: Szczecin, Gdańsk i Królewiec, z łatwością można było ochronić siłami obrony wybrzeża. Otto von Bismarck świadomie więc uznał, że zjednoczonym Niemcom wystarczy niewielka marynarka wojenna, która nastawiona jest na ochronę wybrzeża. Od powstania Cesarstwa w 1871 roku do objęcia tronu przez Wilhelma II w 1888 roku na czele marynarki stało kolejno dwóch pruskich generałów – Albrecht von Stosch (1872–1883) i Leo von Caprivi (1883–1888). Obaj czuli się na swych stanowiskach raczej nieswojo i nie wychodzili poza ramy nakreślone przez Bismarcka, budując flotę opartą na pancernikach obrony wybrzeża, potrzebnych do walki z Francją i ewentualnie Rosją, oraz krążownikach, niezbędnych do realizacji spóźnionych zapędów kolonialnych.

Bismarck mógł przez wiele lat lekceważyć potrzebę posiadania silnej floty, bowiem w społeczeństwie zamieszkującym państwa Rzeszy nie było żadnego historycznego ani praktycznego zainteresowania sprawami morskimi. W rolniczych Prusach, na dodatek zapatrzonych w opartą na arystokratycznym korpusie oficerskim armię, do polityki morskiej nie przywiązywano wielkiej wagi. Ludność pozostałych państw Rzeszy również nie miała wcześniej styczności ze sprawami morskimi. Mieszkańcy posthanzeatyckich miast portowych byli rozwojowi marynarki wojennej... przeciwni. Nie bez racji. Zdawali sobie bowiem sprawę, że budowa wielkiej floty prędzej czy później wciągnie Cesarstwo w konflikt, który zniszczy gwałtownie rozwijający się niemiecki handel zagraniczny. Największym jednak argumentem przeciw budowaniu pełnomorskiej floty liniowej była wojna francusko-pruska z lat 1870–1871. Dysponująca drugą flotą świata Francja ograniczyła swe działania

Pośpieszne przystąpienie Niemiec do kolonialnego podziału świata zaowocowało takimi podbojami, jak: Niemiecka Afryka Południowo-Zachodnia, czyli dzisiejsza Namibia (1884), Togo (1884), Kamerun (1884), Niemiecka Afryka Wschodnia (1885), Wyspy Marshalla (1885) i Nowa Gwinea (1886). Szybki rozwój handlu zagranicznego spowodował, że niemiecka flota handlowa stała się drugą co do wielkości na świecie. Wszystko to prowadziło do powolnych zmian w zbiorowej świadomości Niemców. Od 1888 roku ten ewolucyjny proces wyprowadzania Niemców z historycznych kompleksów w świat globalnej polityki zaczął przyśpieszać. Niestety w bardzo niebezpiecznym kierunku...

Sprawy morskie w II Rzeszy weszły w fazę gwałtownego rozwoju we wspomnianym 1888 roku, który przeszedł do Historii jako Rok Trzech Cesarzy. 9 marca zmarł stary cesarz Wilhelm I Hohenzollern. Na tron niemiecki wstąpił jego syn Fryderyk III, znany z liberalnych przekonań, niestety konający w tym czasie na raka krtani. Umarł 15 czerwca, ustępując cesarskiej godności swemu synowi, 29-letniemu Fryderykowi Wilhelmowi, który po swym ukochanym dziadku przybrał imię Wilhelma II.

Nowy władca był osobowością, która mocno, lecz fatalnie zaciążyła na historii Niemiec i świata. Okaleczony w trakcie porodu kleszczowego, miał niewykształcone i bezwładne lewe ramię. Pozbawiony samodzielności i dziecięcych rozrywek – nie mógł prawidłowo jeść, jeździć konno, wspinać się, ani nawet biegać – był dzieckiem skrytym i nieśmiałym, o smutnym usposobieniu. Z wiekiem jego kompleksy przybrały powłokę władczej gwałtowności i pozornego zdecydowania. Idolem jego młodości stał się dziadek – cesarz Wilhelm I, mogący uchodzić za typowego Prusaka. W miarę dojrzewania wyróżniającą cechą osobowości Fryderyka Wilhelma stawała się głęboka anglofobia, która stopniowo przeradzała się w histeryczną nienawiść do wszystkiego, co kojarzyło się z Wielką Brytanią. Przedziwna była to przypadłość u człowieka, który

przecież był... pół Anglikiem. Wnukiem brytyjskiej królowej Wiktorii, władającym językiem angielskim w takim stopniu, że często przechodził na niego z niemieckiego zupełnie bezwiednie, nie zdając sobie sprawy, że jego niemieckojęzyczny rozmówca przestawał go rozumieć.

Jego matka, Wiktoria Adelajda, była córką panującej w Wielkiej Brytanii królowej Wiktorii. Jej małżeństwo z Fryderykiem Hohenzollernem, choć oparte na głębokim uczuciu, było również wyrazem dobrych stosunków, jakie w owym czasie Brytyjczycy utrzymywali z państwem pruskim. Jednak pierworodny syn nie był związany ani z wyobcowaną na pruskim dworze matką, ani też z oświeconym i sprzyjającym liberałom ojcem. Przyszły cesarz, nie bez wpływu dziadka Wilhelma I, wykształcił w sobie niechęć do matki, oskarżając ją o dominujący wpływ na ojca, którego liberalne poglądy uznawał za wyraz słabości i ulegania żonie. Matkę i trzy młodsze siostry (lecz nie młodszego brata Henryka) nazywał „angielską kolonią". Mimo częstych wizyt na dworze angielskim, babcię, królową Wiktorię, zwykł nazywać „starą wiedźmą".

W wieku 21 lat został oddelegowany do oddziału gwardii, żeby odbyć szkolenie wojskowe, bez którego szanujący się człowiek nie mógł nawet marzyć o towarzyskiej pozycji wśród ówczesnych elit niemieckich. Wojsko ugruntowało charakter Wilhelma – odnalazł się w pruskim drylu, uporządkowanym świecie wojskowych zależności i w zwariowanym życiu korpusu oficerskiego, które toczyło się poza koszarami. Wkrótce potem cesarz oddelegował wnuka na praktykę do ministerstwa spraw zagranicznych, gdzie Wilhelm zetknął się z tematyką, która stała się pasją jego życia.

Były nią sprawy dotyczące marynarki wojennej, jej roli w polityce zagranicznej mocarstw, a także najnowsze trendy w budownictwie okrętowym. Przyszły cesarz już wcześniej był pasjonatem spraw morskich, czym „zaraził się" podczas częstych pobytów w Anglii, teraz jednak stał się prawdziwym miłośnikiem okrętów wojennych. Kolekcjonował ich rysunki, porównywał dane, a także, korzystając ze swych królewskich możliwości – wizytował wszystkie możliwe jednostki. Jego niechęć do Anglików mieszała się z podziwem dla ogromu i tradycji Royal Navy. Wilhelm z wielką chęcią przebywał na pokładach angielskich okrętów i regularnie uczestniczył w dorocznych regatach w Cowes. Do pierwszych lat XX wieku każdorazowo, kiedy przebywał w Wielkiej Brytanii, przedstawiano mu... plany nowo zbudowanych lub planowanych jednostek Royal Navy.

Podekscytowanie sprawami morskimi przybierało u Wilhelma kuriozalne formy. Był namiętnym kolekcjonerem tytułów admiralskich. Oprócz tytułu Wielkiego Admirała Floty Cesarskiej zdobył również admiralskie szlify we flotach: Szwecji, Danii, Norwegii, Grecji i Rosji. Najważniejszym dlań odznaczeniem był jednak tytuł... admirała Royal Navy.

Fascynacja mundurami prowadziła niejednokrotnie do infantylnych zachowań władcy. Ambasadorów Wielkiej Brytanii przyjmował na przykład w stroju admirała Royal Navy, a na operę „Latający Holender" Wagnera wybrał się w niemieckim mundurze admiralskim...

Cesarz posiadał prywatny jacht – bocznokołowiec *Hohenzollern*. Nie mając dość tego, kazał dokupić do niego trzy inne dla siebie i czwarty dla cesarzowej. W 1893 roku stary *Hohenzollern* został zastąpiony nowym, zbudowanym w Szczecinie za ogromne pieniądze. Do 1914 roku Wilhelm II spędził na jego pokładzie ponad 1600 dni, a więc prawie cztery i pół roku. Były lata w których spędzał na jachcie blisko 200 dni w roku.

Wstępując na tron w 1888 roku, Wilhelm II wiedział, że to, co jego dziadek zrobił dla armii pruskiej, on musi zrobić dla niemieckiej marynarki wojennej – a mógł zrobić wiele. Pozycja floty w konstytucyjnym porządku II Rzeszy była niezwykła. W kraju, gdzie podatki bezpośrednie, kolej, poczta i urzędy celne należały do krajów tworzących Rzeszę i nie podlegały ani parlamentowi, ani rządowi Rzeszy, flota poddana była władzy imperialnej, czyli podlegała bezpośrednio cesarzowi. Flota była jedynym federalnym rodzajem sił zbrojnych – Cesarstwo Niemieckie nie miało bowiem niemieckiej armii (jej rolę spełniała armia pruska i kilka niewielkich armii w poszczególnych królestwach niemieckich). W przypadku floty jej najwyższym zwierzchnikiem był cesarz. Owo najwyższe zwierzchnictwo nie było jednak poparte żadnymi konkretnymi prerogatywami, a więc wobec braku zainteresowania starego Wilhelma I sprawami morskimi faktyczny wpływ władcy niemieckiego na organizację floty był niewielki.

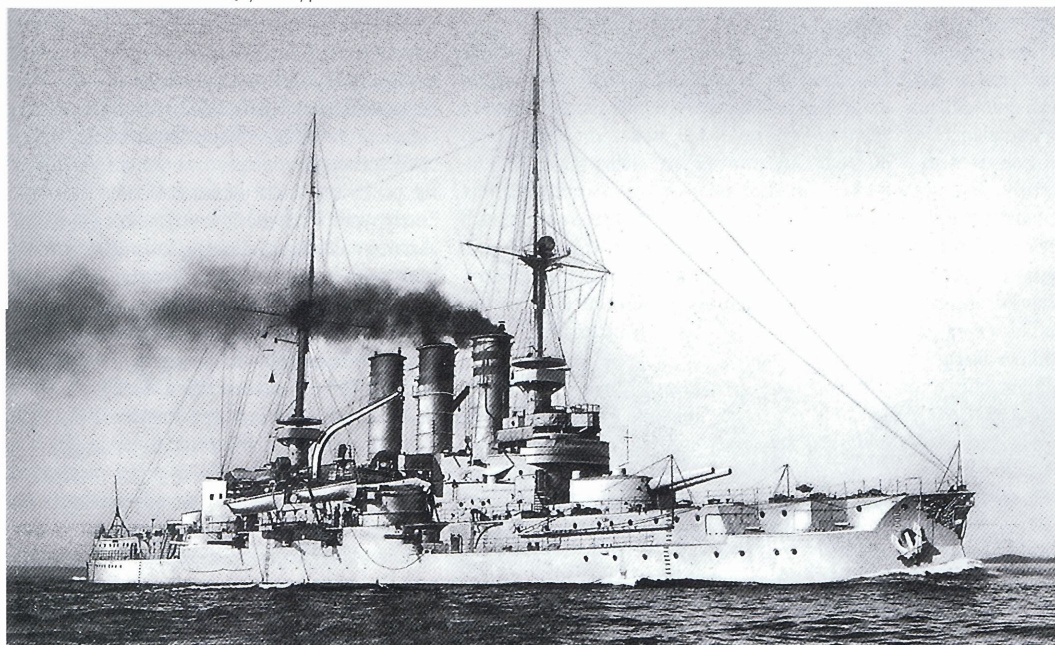


Cesarz Wilhelm II – pierwszy niemiecki monarcha rozkochany w sprawach marynarki wojennej. Tu widzimy go w mundurze admiralskim. Sądząc po kształcie komina po lewej obraz został namalowany na pokładzie ulubionego cesarskiego jachtu *Hohenzollern* (bud. 1893 r.)

30 marca 1889 roku nowy cesarz wykonał pierwszy ruch, który miał ten stan rzeczy zmienić. Istniejąca od 1871 roku Admiralicja Floty Imperialnej, pełniąca scentralizowaną funkcję ministerstwa marynarki, została rozwiązana. Na jej miejsce powołano trzy nowe urzędy, które przejęły funkcje dotychczasowej admiralicji. Pierwszym było Najwyższe Dowództwo Marynarki, odpowiedzialne za rozlokowanie i operacje z użyciem okrętów oraz za taktykę, strategię i szkolenie marynarzy. Drugim był Imperialny Urząd Marynarki Rzeszy, na którego czele stał sekretarz marynarki w randze ministra. Głównym zadaniem tego urzędu było planowanie rozwoju marynarki, określanie ile i jakich jednostek marynarka potrzebuje, a przede wszystkim uzyskiwanie na to wszystko funduszy w parlamencie Rzeszy. Trzecim – i najbardziej absurdalnym – urzędem był Imperialny Gabinet Morski, podległy tylko cesarzowi i posiadający bardzo niejasne kompetencje doradcze.

Trójpodział ten, wzorowany na podobnej strukturze istniejącej w lądowych siłach zbrojnych, miał na celu umożliwienie bezpośredniego, „ręcznego" sterowania

Pancernik *Schlesien* należący do typu Deutschland.



przez cesarza wszystkimi sprawami morskimi. Skutek dla morskiej administracji Niemiec był jednak fatalny – wszystkie urzędy bez przerwy konkurowały ze sobą o cesarskie względy, ponieważ stały na równi w urzędniczej hierarchii. Sam cesarz był osobowością o zbyt wąskich horyzontach umysłowych, aby zrealizować za pomocą podległej sobie administracji jakąkolwiek wizję. Wilhelm II miał również problemy z utrzymaniem koncentracji na dłużej przy jakimś zagadnieniu, co eliminowało go z każdej pracy koncepcyjnej.

W swym zapatrzeniu w sprawy morskie Cesarz nie miał więc żadnej całościowej wizji, jak miałaby wyglądać flota, z którą mógłby kontynuować politykę kolonialną i przeprowadzić nowy podział świata. Jedno, czego chciał to „Więcej okrętów!" żaden sposób nie próbował przerwać cyklu budowy tych nieprzydatnych jednostek. Wkrótce po dymisji szefa admiralicji Leo von Capriviego jego następca – admirał Alexander von Monts – uzyskał fundusze na budowę pierwszych czterech w miarę nowoczesnych okrętów liniowych typu Brandenburg. Okręty te miały po prawie 10 000 t oraz były uzbrojenie w sześć armat kalibru 280 mm. Były to wciąż jednostki o 10–20% mniejsze i słabiej uzbrojone od tych, które wówczas budowały Wielka Brytania, Francja czy Rosja, ale stworzyły pierwszą niemiecką eskadrę pełnomorskich okrętów liniowych. Do tej pory bowiem „najnowocześniejszymi" pancernikami Kaiserliche Marine były cztery cytadelowo-barbetowe pancerniki typu Sachsen, zbudowane w latach 1875–1883.

wojujących z „niepohamowanymi ambicjami marynarki wojennej".

Była jednak osoba, która miała ukierunkować morskie ambicje cesarskie, nadać strategiczny cel marynarce wojennej, a nawet wprowadzić w życie potężny program budowy floty liniowej jak również przekonać do niego niemieckie społeczeństwo i Reichstag. Był nią Tirpitz.

Komandor Alfred Tirpitz po raz pierwszy wypłynął na szersze forum w 1892 roku, kiedy to został Szefem Sztabu w Najwyższym Dowództwie Floty ze specjalną misją opracowania taktyki dla floty pełnomorskiej. Tutaj też otrzymał pierwszą lekcję pokory – kiedy to prawie gotowe opracowanie taktyki autorstwa jego zespołu poszło do kosza, ponieważ admirał Hollman zaprotestował u cesarza, twierdząc, że sprawa taktyki floty należy do prerogatyw Urzędu Marynarki! Incydent ten dał początek kilkuletnim kompetencyjnym utarczkom Tirpitza z Urzędem, a także wszystkim z jego szefem, admirałem Hollmanem. Mając dostęp do Cesarza i poparcie admirała Gustava von Sendena Bibrana (1847–1907), szefa Imperialnego Gabinetu Morskiego, Tirpitz powoli naprowadzał cesarskie myśli na coś, co może dziś wydawać się oczywistym, ale w ówczesnym Cesarstwie oczywistym nie było: Niemcy, chcąc prowadzić aktywną politykę zagraniczną i kolonialną, musiały mieć pełnomorskie okręty liniowe i to najlepiej w dużej liczbie.



Niemieckie pancerniki typu *Braunschweig*. Z tego liczącego 6 jednostek typu tylko *Hessen* wziął udział w bitwie jutlandzkiej. Zdjęcie przedstawia najprawdopodobniej właśnie *Hessen* lub *Braunschweig* w okresie międzywojennym.

Jakich, ile, po co – to były pytania, których cesarz sobie nie stawiał. Pozostały one bez odpowiedzi przez pierwsze dziesięć lat rządów Wilhelma II. Przez te lata u boku cesarza nie było osoby, która w jasny sposób określiłaby nie tylko koncepcję przyszłej floty, ale także doprowadziłaby do akceptacji przez nie zainteresowany zbrojeniami morskimi Reichstag tego kosztownego planu.

Kiedy Wilhelm II obejmował tron, w stoczni Germania w Kilonii rozpoczynano budowę pierwszej z planowanych ośmiu jednostek obrony wybrzeża typu Siegfried. Te niewielkie (3600 t) pancerniki obrony wybrzeża były owocem przyjętej we flocie niemieckiej koncepcji obrony wybrzeża, która oparta była na tzw. Ausfallkorvetten, tj. „korwetach wypadowych". Jednostki te miały być rozlokowane w głównych bazach i portach, by w razie niebezpieczeństwa atakować blokadę morską nieprzyjaciela dzięki przewadze zaskoczenia i niewielkiego zanurzenia, które umożliwiało pływanie po okalających Niemcy mieliznach. Podobne koncepcje nie były w Europie niczym nowym. Hołdowały im jednak państwa nie pretendujące do roli mocarstw, a więc np. Włochy. Choć budowę kolejnych jednostek typu Siegfried rozpoczynano jeszcze przez cztery lata (do 1892 roku), Cesarz w

Wilhelm II nie nalegał na budowę dalszych pancerników. Był wówczas pod wpływem modnej francuskiej Jeune École, stawiającej na flotę opartą o szybkie krążowniki pancerne, grasujące po handlowych szlakach (w domyśle: brytyjskich). Cesarzowi nie przeszkadzało wcale, że brak zamorskich baz i łatwe do zablokowania wybrzeże atlantyckie Niemiec nie predestynują tego kraju do wojny krążowniczej na wielką skalę. To czego brakowało niemieckiej marynarce wojennej lat 90. XIX wieku to określenia potencjalnych wrogów, strategii postępowania wobec nich oraz uściślenia, jakie jednostki wypełnią postawione zadania. Rozwiązania tego problemu nie ułatwiały dwa skłócone ze sobą i rywalizujące urzędy administracji morskiej.

Najwyższe Dowództwo statutowo określało strategię marynarki wojennej, ale tej nie chciał uznać Urząd Marynarki Rzeszy, zamawiając jednostki według swojego „widzimisię". Do tego wszystkiego większość parlamentarna w Reichstagu należała do ponadpartyjnego bloku niechętnego zbrojeniom morskim. Coroczne obrady nad budżetem były dla sekretarza marynarki admirała Friedricha Hollmana (1842–1913) pasmem niepowodzeń i upokorzeń ze strony posłów

Pierwszą oznaką działania Tirpitza było memorandum z listopada 1895 roku, które skierowane było do Cesarza przez szefa Dowództwa Marynarki, admirała Eduarda von Knorra (1840–1920). Porządkowało to stan marynarki wojennej Niemiec na tle Francji i Rosji – państw, które uważano za potencjalnych wrogów. Memorandum wskazywało, że wykonanie dotychczasowej strategii, a więc obrony wybrzeża połączonej z doraźnymi wypadami jednostek z baz, wymaga posiadania marynarki wojennej o wielkości, która przekracza 30% wielkości francuskiej floty atlantyckiej lub rosyjskiej

floty bałtyckiej. Przyrównanie do konkretnych przeciwników dało Najwyższemu Dowództwu (za którym stał Tirpitz) możliwość ukazania potrzeb floty z podziałem na konkretne jednostki. Trzonem zaproponowanego programu budowy floty na lata 1896–1908 było 12 pełnomorskich okrętów liniowych. Dokumentem tym Tirpitz, będący „w ukryciu" za podpisem admirała Knorra, atakował idee wojny krążowniczej, której orędownikiem był admirał Hollman. Plan rozbudowy floty opiewał na 32 miliony marek, które należałoby wydać corocznie przez kolejne 13 lat. Było to jedynie o dwa miliony więcej od średnich wydatków na marynarkę za poprzednie pięć lat i odbierało, przynajmniej w teorii, argumenty tym parlamentarzystom, którzy opierali się „nieograniczonym wydatkom na marynarkę". Memorandum Knorra przypadło do gustu Cesarzowi, który coraz bardziej przekonywał się do tirpitzowskiej koncepcji floty opartej na pełnomorskich pancernikach. Wrezultacie sekretarz marynarki, admirał Hollman, otrzymał polecenie przygotowania konkretnego planu rozbudowy floty opartego na wspomnianym memorandum, celem przedłożenia go w Reichstagu. Komandor Tirpitz otrzymał zaś zapewnienie ze strony Wilhelma II, że wkrótce zostanie następcą Hollmana.

Na nieszczęście Tirpitza wiosną 1896 roku Hollman w zamian za publiczne wyrzeczenie się programu rozbudowy floty otrzymał zgodę Reichstagu na budowę pierwszego okrętu liniowego i trzech krążowników. Wilhelm II, któremu obce było myślenie długofalowe i koncepcyjne, uznał to za sukces i… bez słowa wypłynął swym jachtem w rejs, pozostawiając Tirpitza i jego zwolenników z pustymi obietnicami. Admirałowie Senden i Knorr uznali, że domaganie się w takiej chwili dymisji Hollmana i zastąpienia go Tirpitzem będzie pachniało zamachem stanu. Uznano więc, iż lepiej będzie, jeśli Tirpitz zniknie na jakiś czas z berlińskich salonów. Jako że Tirpitzowi zarzucano (niesłusznie) brak operacyjnego doświadczenia i „opływania" na okrętach, został on wysłany na Daleki Wschód jako dowódca Eskadry Krążowników, ze wspomnianą misją dotyczącą przyszłej bazy niemieckiej w Chinach.

W marcu 1897 roku Urząd Marynarki Rzeszy doznał porażki w komisji budżetowej parlamentu, która o 17% obcięła planowane wydatki na flotę. Hollman został „bezterminowo urlopowany", a komandor Tirpitz ruszył w długą podróż z drugiej półkuli ku stanowisku, które pełnić miał przez blisko 20 lat. Mimo że był popierany przez Wilhelma II, Tirpitz nie miał nic wspólnego ze swym protektorem. Urodzony w dzisiejszym Kostrzyniu syn prawnika w głębi pogardzał arystokratycznymi przywilejami pruskiej i niemieckiej szlachty. Marynarka wojenna była rzadkim miejscem, gdzie syn urzędnika mógł zrobić karierę wojskową dzięki swej wiedzy i pracowitości, a nie urodzeniu. A talentów Tirpitzowi nie brakowało. Był przede wszystkim świetnym organizatorem pracy. Osobiście zajmował się tylko najważniejszymi zagadnieniami, resztę powierzał dobranemu przez siebie sztabowi współpracowników, składającemu się głównie z młodych i ambitnych oficerów. Potrafił być miły i uwodzicielski, miał jednak siłę, by usuwać nie tylko przeciwników swoich koncepcji, ale także takich, którzy mieli inne pomysły. Do samego wybuchu I wojny światowej Tirpitz tępił i odsuwał na boczny tor wszystkich, którzy propagowali wojnę krążowniczą, broń minową oraz okręty podwodne, co było tym dziwniejsze, że obu ostatnim broniom poświęcił sporo czasu pod rządami von Capriviego.

Tirpitz był przekonany, że rosnąca potęga gospodarcza Niemiec i ich zapędy kolonialne muszą prędzej czy później doprowadzić do konfliktu zbrojnego z Wielką Brytanią. Do tego czasu Niemcy musiały mieć pancerniki. Sam Tirpitz daleki był jednak od antybrytyjskich nastrojów – jego poglądy na przyszłą wojnę z tym krajem miały tylko i wyłącznie racjonalne przesłanki.

Anglia i jej morskie tradycje były wręcz pasją Tirpitza od czasów, kiedy młoda flota pruska miała swą zimową bazę w Portsmouth, gdzie spędzała po kilka miesięcy w roku. Tirpitz był wielkim miłośnikiem i znawcą literatury angielskiej, a jego obie córki studiowały w Wielkiej Brytanii. Jego postawa nie miała nic wspólnego z histerycznymi uprzedzeniami i miałkością umysłową Wilhelma II. Obaj marzyli w wielkiej flocie, ale tylko Tirpitz wiedział czemu ma ona służyć, jak ma wyglądać i wreszcie jak do jej zbudowania doprowadzić.

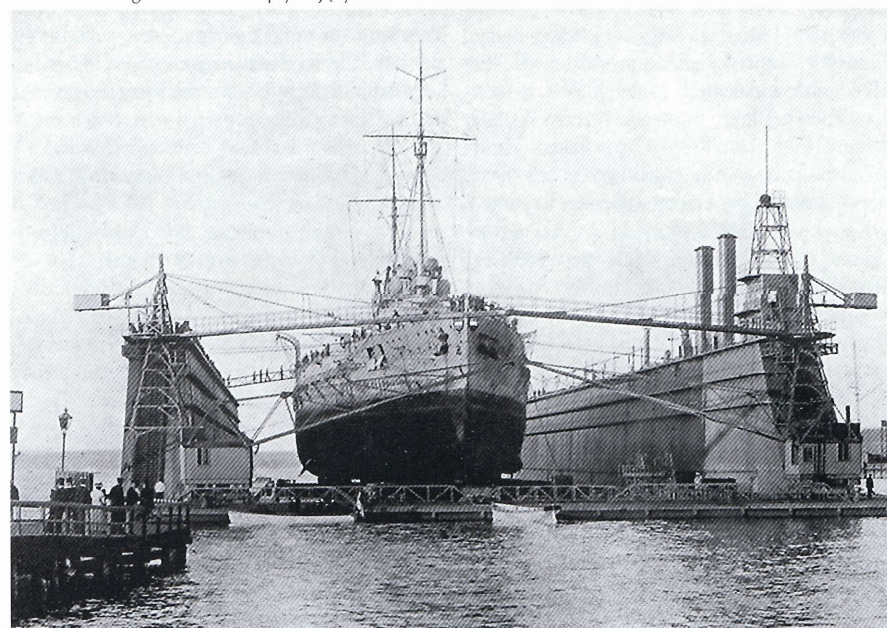
Pomógł mu w tym jeszcze jeden talent – zrozumienie dla znaczenia propagandy. Wiedział, że jeśli chce przeprowadzić swe zamierzenia przez niechętny zbrojeniom morskim Reichstag, będzie musiał przekonać do budowy floty naród niemiecki. Kiedy 6 czerwca 1897 roku Tirpitz obejmował urząd sekretarza marynarki, nikt nie mógł przypuszczać, że Reichstag, który właśnie odmówił Hollmanowi rocznego budżetu w wysokości 70 milionów marek, już 26 marca 1898 roku uchwali Ustawę Morską, która przyzna flocie 900 milionów marek na kolejne sześć lat (150 milionów rocznie!). Parlament uchwalił, że do 1 kwietnia 1904 roku flota niemiecka ma liczyć m.in. 19 pancerników i osiem krążowników pancernych. Oznaczało to konieczność wybudowania siedmiu pancerników i czterech krążowników. Wobec 40 pancerników Royal Navy (i ośmiu, które były w budowie), a także 19 (plus czterech w budowie) pancerników francuskich nie była to może zbyt potężna flota, ale nie minęły dwa lata i 20 czerwca 1900 roku parlament niemiecki… podwoił docelową wielkość

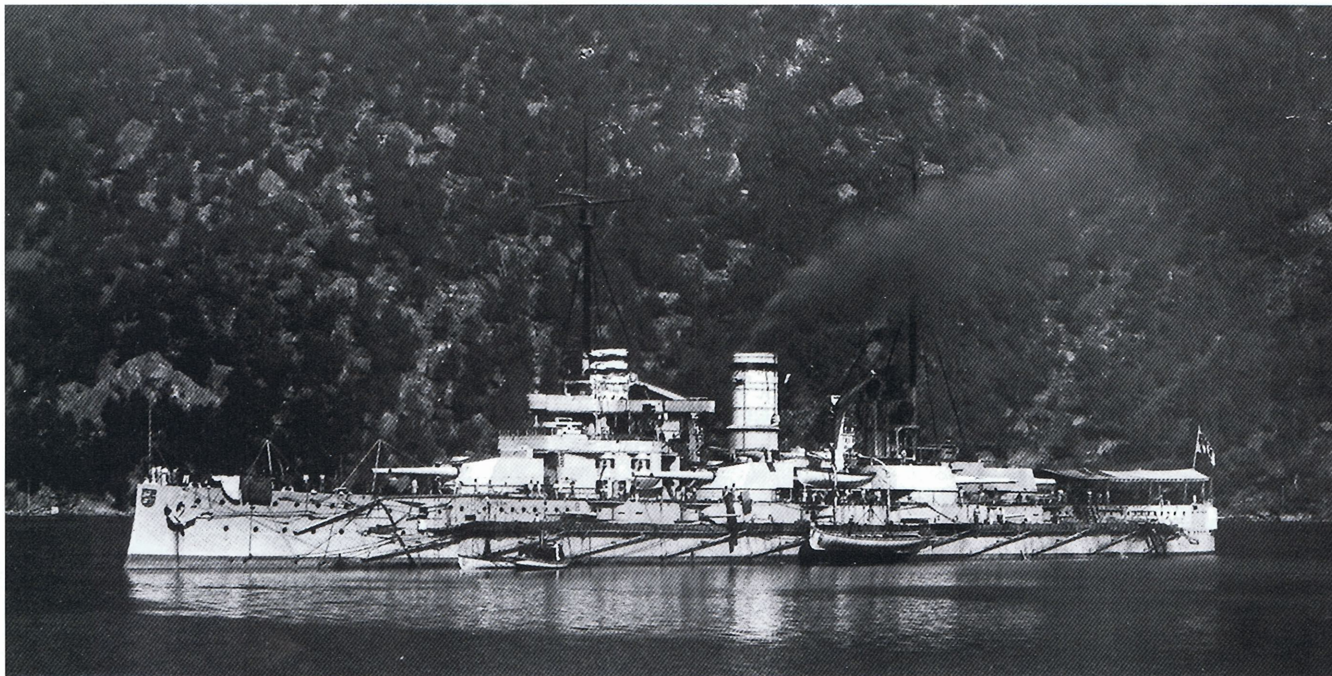

Alfred Tirpitz.

floty (m.in. do 38 pancerników), na dodatek nie ustalając limitu wydatków na pojedyncze jednostki. Uchwalono także, że w razie braku pieniędzy rząd wypuści bony skarbowe – co oznaczało wielką narodową pożyczkę.

Co stało się, że wykłócający się o każdy pancernik Reichstag w tak krótkim czasie uchwalił budowę drugiej floty świata, pozbywając się jednocześnie na rzecz administracji morskiej prawa corocznego regulowania wydatków (budżet marynarki wojennej został ustalony do 1 kwietnia 1904 roku)? Przede wszystkim skutek odniosła wielka kampania propagandowa zaplanowana przez Tirpitza. Powołał on m.in. Biuro Prasowe przy Urzędzie Marynarki, które zasypywało gazety materiałami popularyzującymi sprawy morskie. Na rejsy na jednostkach Kaiserliche Marine zapraszano zarówno dziennikarzy, jak i posłów. Do pomocy wprzęgnięto profesorów różnych dziedzin (w sumie około 270 osób), którzy na wykładach głoszonych w całym kraju, opłacanych przez Urząd, mieli tłumaczyć dlaczego Niemcom potrzebne są, a wręcz należą się kolonie i silna pozycja w polityce światowej.

Pancernik *Helgoland* w doku pływającym w Kilonii.





Pancernik *Nassau* we Flam w Norwegii.

Tłumaczono, że druga flota handlowa świata potrzebuje ochrony przed innym mocarstwem, które z całą pewnością będzie siłą próbowało wypchnąć Niemców z zamorskich rynków. Z pomocą Tirpitzowi przyszła zaostrzająca się sytuacja w stosunkach Wielką Brytanią (wojna burska i tzw. telegram Krügera) i innymi mocarstwami (powstanie bokserów w Chinach), które podsycały w niemieckiej opinii publicznej odczucie osaczenia przez Wielką Brytanię i inne mocarstwa, które nie chcą dopuścić gospodarczej potęgi, jaką były Niemcy, do udziału w „nowym podziale świata".

To, czego nie wiedziały ani Parlament, ani niemiecka opinia publiczna, to fakt, że obie Ustawy Morskie były dla Tirpitza elementem nowej strategii militarnej Cesarstwa, zwanej dziś popularnie teorią ryzyka. Tirpitz zakładał, że aby być bezpiecznym przed spodziewanym brytyjskim uderzeniem, a także by móc wywierać presję na brytyjską politykę zagraniczną, flota niemiecka musi wielkością odpowiadać mniej więcej 2/3 floty brytyjskiej. Ta ostatnia bowiem była rozproszona wokół globu, strzegąc imperium kolonialnego. Poza tym Tirpitz sądził, że posiadanie wielkiej floty będzie elementem przetargowym w pozyskaniu potencjalnego sojusznika przeciw Wielkiej Brytanii (Francji lub Rosji). Czego jednak Tirpitz nie przewidział – a co mógł spostrzec, choćby na tle morskiej rywalizacji Francji i Wielkiej Brytanii w XIX wieku – to fakt, iż Brytyjczycy z całą pewnością nie będą siedzieć bezczynnie i przyglądać się, jak w odległości kilkunastu godzin drogi od Wyspy buduje się wielka flota liniowa, całkiem jawnie kierowana przeciw brytyjskim interesom. W rezultacie zamiast osiągnąć swój plan w 1904 roku, Tirpitz wywołał największy morski wyścig zbrojeń do czasów zimnej wojny. W ciągu następnych kilku lat opinie publiczne obu państw pogrążały się we wzajemnej niechęci, obrzucając się pogróżkami i inwektywami, co rusz elektryzując się zbliżającą się inwazją jednej ze stron.

Tymczasem Royal Navy miała się w swym mniemaniu bardzo dobrze. Flota, jak i cała zresztą Wielka Brytania, przeszła przez wiek XIX w glorii sławy zwycięstw admirała Nelsona, które ugruntowały pierwszorzędną rolę tego kraju w polityce europejskiej i dominującą w polityce światowej (czyli wówczas kolonialnej). Potężne Imperium Brytyjskie przez ponad 100 lat opierało się na sile swej marynarki wojennej. Dominująca pozycja Royal Navy nie ulegała osłabieniu w żadnym momencie XIX stulecia. Próby wzniecania przez Francuzów wyścigu zbrojeń morskich w latach 40. i na przełomie 50. i 60. owego wieku kończyły się budowaniem przez Brytyjczyków większej liczby i potężniejszych jednostek. Na świecie panował Pax Bitannica – strzeżony, lub w razie konieczności wymuszany, przez rozrzucone po wszystkich zakątkach globu okręty i załogi brytyjskie.

Sielankowy obraz potężnej Royal Navy z końca ery wiktoriańskiej miał jednak skazy. Nie dotyczyły one bynajmniej materialnych i technicznych przewag floty brytyjskiej. Kadra oficerska, marynarze i społeczeństwo angielskie żyły zanurzone we wszechobecnej tradycji nelsońskiej, polegającej na rozpamiętywaniu jego zwycięstw, powiedzeń i posunięć. Tymczasem brytyjskie okręty liniowe po raz ostatni strzelały do równorzędnego przeciwnika w 1827 roku! Kilka generacji brytyjskich oficerów nie miało więc okazji uczestniczyć w walce z równorzędnym przeciwnikiem, a większości z nich w ogóle nie dane było wąchać prochu. Przyszli sławni admirałowie brytyjscy okresu pierwszej wojny światowej zdobywali swe doświadczenia bojowe w całkiem niemorskich warunkach. David Beatty i Horace Lambert Hood dowodzili kanonierkami na Nilu w czasie brytyjskiej wyprawy Lorda Kitchenera na Sudan w 1896 roku. Dowódca Grand Fleet z bitwy jutlandzkiej, John Jellicoe, odznaczył się w działaniach lądowych w Egipcie w 1882 roku, a w trakcie powstania bokserów w Chinach w 1900 roku został ciężko ranny. W tym samym powstaniu odznaczyli się m.in. Christopher Cradock (dowódca z bitwy pod Coronelem) oraz Roger Keyes. Inna sława ery wiktoriańskiej – reformator artylerii Percy Scott – organizował artylerię polową brytyjskich oddziałów w czasie wojny burskiej w 1902 roku. Wymienione epizody wojen kolonialnych stanowiły faktyczną tradycję Royal Navy, gdy wkraczała w wiek XX. „*Britania rules the waves*" („*Brytania rządzi falami*") mówiło popularne ówczesne angielskie powiedzenie. Brytania rzeczywiście przez 100 lat rządziła wodami mórz i oceanów.

Jednakże okręty floty wojennej zmieniły się przez to stulecie tak diametralnie, że metody walki i organizacja floty z okresu wojen napoleońskich były już nie do zastosowania. W tej materii brak doświadczeń u Brytyjczyków nie był niczym wyjątkowym – ani Rosjanie, ani Francuzi, ani tym bardziej Niemcy nie mieli sprawdzonych metod prowadzenia wojny morskiej przy użyciu floty odmienionej przez rozwój technologiczny XIX wieku. Tylko Brytyjczycy mieli jednak poczucie wyjątkowości i wyższości nad innymi marynarkami wojennymi.

Ich supremacja w ilości okrętów wojennych nie przekładała się jednak w wyższość nad innymi nacjami w wyszkoleniu, organizacji i łączności. Oficerowie Royal Navy byli o wiele gorzej wykształceni niż odpowiadający im oficerowie floty francuskiej czy niemieckiej. Brytyjscy kadeci wstępowali do szkół morskich w wieku 12–13 lat jedynie z podstawowymi umiejętnościami. Cały nacisk szkolenia szedł na umiejętności praktyczne, czyli pracę przy żaglach i utrzymaniu okrętu w czystości. Przy okazji starano się kadetom dać jak najbardziej w kość. Stan taki nie zmienił się nawet pod koniec XIX wieku, kiedy to skakanie po rejach i prowadzenie okrętu z wiatrem stały się czynnościami będącymi „sztuką dla sztuki".

Tymczasem okręt stał się skomplikowanym urządzeniem, wymagającym w obsłudze dużej wiedzy teoretycznej. We flocie francuskiej przyjmowano kadetów do szkół morskich w wieku 15–16 lat, po obowiązkowym ukończeniu edukacji na poziomie liceum. Jeszcze dalej poszli Niemcy. Przyszli oficerowie Kaiserliche Marine musieli mieć ukończone 19 lat i pełne średnie wykształcenie. Okolicznością obciążającą Royal Navy był elitaryzm jej korpusu oficerskiego. Do szkoły kadetów można było się dostać jedynie z

polecenia wpływowej osoby lub wysokiego oficera marynarki. Nie było żadnych egzaminów ani wstępnej selekcji – liczyło się dobre urodzenie i protekcja. Na skutek tego wiktoriańska Royal Navy była quasi-arystokratycznym jacht klubem, gdzie liczyły się maniery i elegancja, gdzie uprawiano sporty i organizowano potańcówki, ale gdzie nie myślano zbyt dużo na temat gotowości bojowej okrętów. Sami Anglicy nazwali tą epokę *„spit and polish"* – *„pluj i poleruj"* – od chorobliwego przywiązania oficerów do zewnętrznego wyglądu okrętów, polegającego na ciągłym malowaniu nadbudówek i polerowaniu licznych elementów wykonanych z brązu. Powszechne były przypadki wyrzucania pocisków do morza w trakcie strzelań ćwiczebnych – dym i resztki prochu brudziły bowiem śnieżnobiałe nadbudówki i pokłady.

XIX-wieczne manewry (nie była to wcale jedynie brytyjska specjalność) polegały na nieustannym wykonywaniu przez zespoły okrętów wymyślonych przez admirała „układów choreograficznych" (squadrons of evolutions). Uniezależnienie okrętów od siły wiatru pozwoliło bowiem na ścisłe wyliczanie kursów i zwrotów eskadr. Strzelania, o ile były przeprowadzane, to do nieruchomej tarczy, bowiem tak było... łatwiej trafić.

W XIX-wiecznej Royal Navy obowiązywała zasada bezwarunkowego wykonywania rozkazów według maksymy, iż przełożony wie lepiej. Oznaczało to, że w trakcie bitwy w dużym zespole okrętów dowódcy jednostek musieli zawsze czekać na rozkaz dowodzącego zespołem i nie mieli prawa z własnej inicjatywy podejmować żadnych akcji, nawet jeśli byłyby one uzasadnione sytuacją czy faktami, o których głównodowodzący mógł nie wiedzieć. Było to ewidentne zaprzeczenie tradycji nelsońskiej – On wygrywał niektóre bitwy tylko dlatego, że nie stosował się do rozkazów tylko do sytuacji. Poza tym bitwy flot żaglowych toczyły się bez interwencji admirała. Pod Trafalgarem Nelson wywiesił tuż przed bitwą dwa rozkazy i kiedy walka się rozpoczęła, nie wywieszał ich więcej. Każdy okręt walczył sam, każdy dowódca stawał się własnym admirałem.

Sto lat później Royal Navy stworzyła skomplikowany czteroflagowy kod sygnałowy, za pomocą którego można było przekazać około 10 tysięcy rodzajów poleceń. Kod ten miał zapewnić brytyjskim admirałom, że w bitwie każde ich polecenie zostanie dokładnie odczytane i wykonane. Nie było miejsca na własną inicjatywę, czy też zwykłe dostosowanie się do zmieniającej się sytuacji. Formacja kilkunastu pancerników idąca do bitwy w szyku liniowym mogła mieć nawet 10 mil długości (około 18 km). W złej pogodzie, w dymie wystrzałów admirał nie miał możliwości oceny położenia całego zespołu, nie miał też możliwości szybkiego przekazywania rozkazów na każdy okręt.

Stopień podporządkowania się zwierzchnikom sięgnął absurdu 22 czerwca 1893 roku, kiedy w czasie manewrów na Morzu Śródziemnym pancernik *Victoria* został staranowany i zatopiony przez pancernik *Camperdown*[1]. Bezpośrednią przyczyną wypadku był rozkaz dowodzącego formacją admirała George'a Tryona, który nakazał zwrot do wewnątrz płynącym równolegle do siebie dwu liniom okrętów. Zwrot ten był w sposób oczywisty niemożliwy do wykonania. Mimo iż na obu okrętach oficerowie na mostku zdawali sobie sprawę z niebezpieczeństwa, nikt nie interweniował, bojąc się podważyć rozkaz admirała. Sąd uniewinnił dowódców obu pancerników, uznając, że nie mieli prawa kwestionować nawet oczywiście błędnego rozkazu admirała Tryona. Dla kadry oficerskiej floty był to jasny sygnał, jak postępować w sytuacjach krytycznych. Jednym z uratowanych oficerów z *Victorii* był Commander John Jellicoe – człowiek, który 23 lata później poprowadzić miał flotę brytyjską do boju z Hochseeflotte.

* * *

Rozpoczęcie przez Niemcy budowy wielkiej floty liniowej stwarzało dla Wielkiej Brytanii nową sytuację. Niemiecka armia była najsilniejsza na kontynencie, a niemiecka flota miała kilkanaście godzin marszu do brytyjskich brzegów. Te fakty, w połączeniu z coraz to bardziej buńczucznymi wypowiedziami Wilhelma II, uruchomiły w admiralicji brytyjskiej instynkt samozachowawczy.

Flota niemiecka miała swojego Tirpitza; flota brytyjska odpowiedziała na niego równie wielkim organizatorem i reformatorem – admirałem Johnem Fisherem (1841–1920). Zrobił on karierę w Royal Navy bez żadnych koneksji rodzinnych i towarzyskich, na wszystkich stanowiskach dążąc do zreformowania floty. Zdawał sobie bowiem sprawę z tego, że mimo wielkości Royal Navy nie jest przygotowana do nowoczesnej wojny. Na dodatek Fisher nie cierpiał arystokratycznych układów i poplecznictwa, jakie panowały we flocie (chociaż sam był bliskim przyjacielem późniejszego króla Edwarda VII). Bezkompromisowość tego człowieka, a także jego cejlońskie, niskie urodzenie połączone ze wschodnimi rysami twarzy przysparzały mu wielu wrogów wśród wyższych oficerów Royal Navy. Mimo to zaoferowano mu najwyższe stanowiska we flocie – początkowo w 1902 roku drugiego lorda morskiego, a dwa lata później pierwszego lorda, czyli szefa admiralicji brytyjskiej.

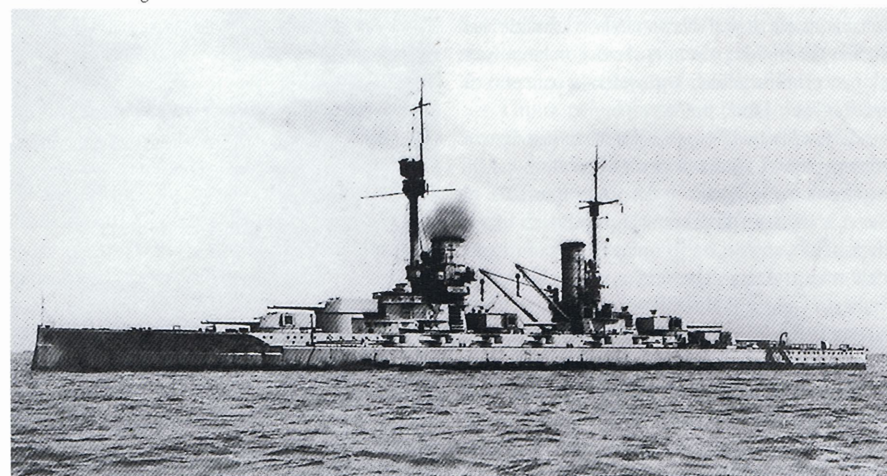
Kolejne osiem lat (do 1910 roku) przyniosło dogłębne zmiany we flocie brytyjskiej, nie tylko pod względem stosunków personalnych, ale również orientacji strategicznej. Pchnęły także Royal Navy w kierunku nowych rozwiązań technicznych, przywracając tej flocie światowy prymat zarówno pod względem ilości jednostek, jak i pod względem nowoczesności okrętów, ich uzbrojenia i systemów napędowych. Będąc drugim lordem, Fisher przeprowadzi ł reformę systemu szkolenia oficerów (tzw. schemat Selborna), wprowadzając czteroletnie ogólnokształcące szkolenie kadeckie, dostępne bez względu na urodzenie. Dostęp do patentów oficerskich mieli teraz mieć także mechanicy – do tej pory często najbardziej wykształceni ludzie na pokładzie.

Kiedy w 1904 roku Fisher rozpoczął przewodniczenie admiralicji, jego pierwszym krokiem było przystąpienie do projektowania okrętu liniowego nowego typu. Błyskawiczny czas projektowania i szybki czas budowy (według legendy 366 dni) zaowocowały w 1906 roku wprowadzeniem przez Royal Navy do służby pancernika *Dreadnought*. Mający za uzbrojenie 12 armat kalibru 305 mm i rozpędzany do prędkości 21 w. przez turbiny parowe – absolutną nowość na dużych okrętach wojennych, stanowił nową jakość w zbrojeniach morskich. W tym samym czasie w Niemczech budowano pięć jednostek typu Deutschland – ale nie dość, że były one mniejsze o 4000 t, to ich uzbrojenie główne stanowiły po cztery armaty 280 mm i 14 armat 150 mm, a prędkość maksymalna wynosiła 18,5 w.

Zbudowanie *Dreadnoughta* ściągnęło na Fishera falę krytyki ze strony rodaków. Pozornie wydawałoby się słusznej. Jej logika opierała się na następującej kalkulacji: po ukończeniu budowy okrętów typu Deutschland Niemcy dysponowaliby 20 nowoczesnymi okrętmi liniowymi. Anglicy zaś wraz z ukończonymi w 1908 roku dwoma jednostkami typu Lord Nelson mieliby ich 39. W innych klasach okrętów dysproporcja na korzyść Royal Navy była jeszcze większa. Budowanie w takim momencie okrętu liniowego nowego typu spowodowało że Niemcy do nowego wyścigu zbrojeń mogli wystartować z tej samej pozycji.

Jednak Fisher miał swoje dalekosiężne racje. Przede wszystkim wiedział, iż ze względu na rozwój środków kierowania ogniem artylerii ciężkiej inne państwa (np. Stany Zjednoczone) projektują już pancerniki o uzbrojeniu składającym się tylko z najcięższych armat. Kolejny rok lub dwa zwłoki kosztowałyby Royal Navy konieczność gonienia innych flot – kto wie, czy również nie niemieckiej. Poza tym tempo budowy *Dreadnoughta* oraz zastosowane po raz pierwszy środki ochrony tajemnic wojskowych (jak już wspomniano, odwiedzającemu Anglię wnukowi Wiktorii, cesarzowi Wilhelmowi II, zwykle z dumą poka-

Pancernik *König* w 1913 roku.



[1] Wydarzenie to zostało szczegółowo opisane przez Autora w numerze 4/2005 MSiO.


John Fisher (1841-1920). Na tym zdjęciu jako komandor i dowódca szkoły artylerii morskiej HMS *Excellent*.

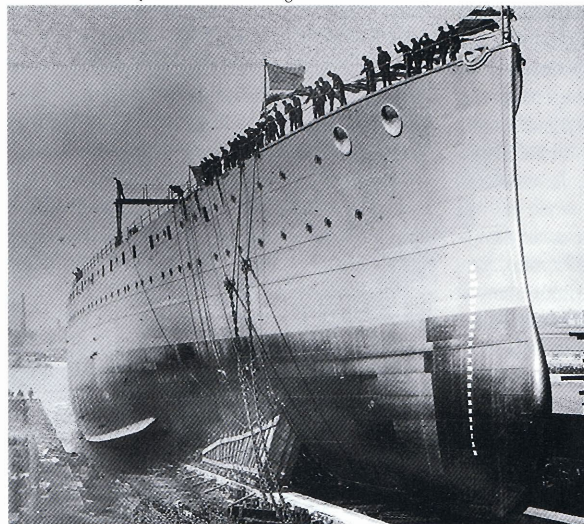
zywano wszystkie plany budujących się okrętów) spowodowały, że Niemcy byli kompletnie zaskoczeni takim obrotem spraw.

Podłamany Tirpitz całe lato 1906 roku spędził w swej letniej rezydencji w Szwarcwaldzie, pragnąc pozostać poza zasięgiem niewygodnych pytań. Jego dotychczasowym problemem był zawsze brak pieniędzy na rozwój floty. Posiadane 20 pancerników było już bliskie sile, którą Niemcy mogliby szantażować Brytyjczyków w polityce zagranicznej. Nie chcąc dać teraz „odskoczyć" ilościowo i technologicznie Royal Navy, Tirpitz musiałby przyznać, że dotychczasowe olbrzymie wydatki na flotę poszły na marne – nie osiągnięto celów, jakim flota miała służyć. Kolejnym problemem Tirpitza było to, że budowane pancerniki typu Deutschland były największymi, jakie mieściły się w Kanale Kilońskim.

Przystąpienie do budowy nowej generacji wielkich okrętów liniowych oznaczało również potężne wydatki na poszerzeni e i pogłębienie Kanału. Do 1918 roku wydano na ten cel 244 miliony marek. A tymczasem *Nassau*, pierwszy niemiecki drednot, wchodzący do służby dopiero w maju 1910 roku, kosztował 37 milionów marek. W tym czasie Royal Navy miała w służbie już siedem drednotów, nie licząc trzech uzbrojonych jak pancerniki wielkich krążowników pancernych (nazwanych później liniowymi).

Wybudowanie *Dreadnoughta* nie było jedynym posunięciem Fishera wywołanym niemieckim zagrożeniem. Kolejnym było przegrupowanie sił Royal Navy i ich koncentracja na wodach ojczystych. Taką reorganizację umożliwiło zawarcie w 1902 roku traktatu z Japonią, a także zbliżenie z Francją. Traktat z Japonią, wymierzony przeciw zapędom Rosji na Dalekim Wschodzie, po unicestwieniu floty rosyjskiej w 1905 roku pozwolił Wielkiej Brytanii na wycofanie w 1906 roku pięciu pancerników z wód chińskich. Interesów brytyjskich na tym akwenie strzegła rosnąca w siłę flota japońska.

Przez cały XIX wiek Royal Navy utrzymywała swą najsilniejszą eskadrę na Morzu Śródziemnym. Tam bowiem krzyżowały się rozmaite interesy Imperium, tam też można było najboleśniej uderzyć w potencjalnych wrogów: Francję, Imperium Osmańskie, czy wreszcie Austro-Węgry. Na przełomie wieków Eskadra Śródziemnomorska miała w składzie 12 najnowszych okrętów liniowych. Podwaliny pod przyszłe zabezpieczenie interesów brytyjskich na tym akwenie położyło porozumienie francusko brytyjskie w sprawie Egiptu i Maroka (gdzie z winy Niemiec zaistniał poważny kryzys międzynarodowy) zwane do dziś „entente cordiale".W dwa lata później Francja i Wielka Brytania ustaliły, że główne siły floty francuskiej zostaną przebazowane do Tulonu, przejmując odpowiedzialność za wszelkie działania przeciw Turcji i Austro-Węgrom. Anglicy mieli zaś przejąć pod całkowitą kontrolę akwen Morza Północnego. Pozwoliło to lordowi Fisherowi na przesunięcia floty, dokonywane stopniowo, tak aby nie drażnić Niemców. Flotę Śródziemnomorską pozbawiono czterech pancerników i razem z pięcioma wycofanymi z Dalekiego Wschodu włączono do tzw. Home Fleet, dotychczas składającej się z ośmiu starszych jednostek. Jednocześnie formację tę nazwano Channel Fleet (Flota Kanału). Dotychczasowa Channel Fleet, bazująca w Gibraltarze, przemianowana została na Atlantic Fleet i jej skład ustalono na osiem pancerników, które w razie czego mogły interweniować albo na Morzu Śródziemnym, albo na wodach ojczystych. Jednocześnie zlikwidowano eskadry Południowego Atlantyku oraz Północnego Atlantyku i Indii Zachodnich. Przez kolejne lata dokonywano kolejnych ruchów wzmacniających siły na wodach okalających Wyspy Brytyjskie, tak że w 1914 roku Royal Navy nie miała na Morzu Śródziemnym ani jednego pancernika (jedynie krążowniki liniowe).

Wodowanie krążownika liniowego *New Zealand*.


Inną decyzją Fishera przygotowującą do wojny z Niemcami było rozpoczęcie budowy dużej bazy morskiej w Rosyth na wschodnim wybrzeżu. Fisher uznał bowiem, że dotychczasowe bazy w Portsmouth i Plymouth były zbyt daleko spodziewanego akwenu działań wojennych. Oczywiście oprócz powyższych działań Fisher nie ustawał w rozbudowie nowej floty liniowej opartej o drednoty.

To wyzwanie podjęli też Niemcy. Ich pierwsze cztery drednoty (typ Nassau) weszły do służby w latach 1910–1911 i zostały niemalże „dogonione" przez kolejną czwórkę – typ Helgoland, wchodzący do służby w latach 1910–1912. Do końca wojny Niemcy wielkim nakładem środków ukończyli jeszcze pięć okrętów typu Kaiser oraz cztery jednostki typu König (trzy z nich weszły do służby na początku 1915 roku). Na 17 drednotów niemieckich Brytyjczycy mieli w 1914 roku w służbie 25 okrętów liniowych nowego typu.

Wraz z kolejnymi wchodzącymi do służby typami rosły wymiary i uzbrojenie okrętów. O ile potężny *Dreadnought* miał 18 000 t wyporności, dziesięć armat kalibru 305 mm oraz pancerz grubości 280 mm, to ostatni przedwojenny brytyjski typ okrętu liniowego, Iron Duke, wypierał już 25 000 t, uzbrojony był w dziesięć dział 343 mm, a jego pancerz burtowy w najgrubszym miejscu miał 300 mm. Okręty te dzieliło osiem lat.

Niemcy budowali pancerniki inaczej niż Brytyjczycy. Przy podobnej wyporności mniejszą uwagę przywiązywali do kalibru dział. W 1914 roku żaden z ich drednotów nie miał armat o kalibrze większym niż 305 mm. Zaoszczędzoną w ten sposób masę konstruktorzy niemieccy przeznaczali na grubsze opancerzenie i bardziej zwarty podział wewnętrzny kadłuba. Pierwsze dwa niemieckich drednoty miały pancerz burtowy grubości 300 mm, kolejne dwa aż 350 mm. Niemcy wykorzystali też fakt, że ich pancerniki przeznaczone były do zadań tylko na Morzu Północnym, nie musiały więc mieć dużego zasięgu (oszczędność na masie paliwa) ani autonomiczności (ilość zapasów oraz inny układ pomieszczeń załogi). Okręty były doskonale zaprojektowane i charakteryzowały się niezwykłą wprost odpornością, nie tylko na uderzenia pocisków, ale także na wybuchy min i torped.

Ta ostatnia cecha, a więc odporność na podwodne eksplozje, była wynikiem zastosowania przez Niemców na wszystkich pancernikach ciągłej wzdłużnej grodzi przeciwtorpedowej, która elastycznie „odbierała" energię eksplozji głowicy torpedy i wyłapywała większość powstałych w wybuchu odłamków. Żaden brytyjski okręt wchodzący lub będący w służbie w 1914 roku nie miał takiej grodzi, a jedynie jej fragmenty w różnych partiach kadłuba.

Tuż przed wybuchem wojny Brytyjczycy przejęli dwa okręty liniowe budowane w stoczniach brytyjskich dla państw trzecich (trzeci – *Canada* – został ukończony na początku 1915 roku). Jednym z nich był budowany początkowo dla Brazylii, potem dla Turcji pancernik

Agincourt. Przeszedł on do historii jako jedyny posiadacz aż 14 armat artylerii głównej, uzbrojony był bowiem w taką właśnie ilość dział kalibru 305 mm. Zmieniało to stosunek liczby okrętów liniowych – 28 brytyjskich wobec 18 niemieckich.

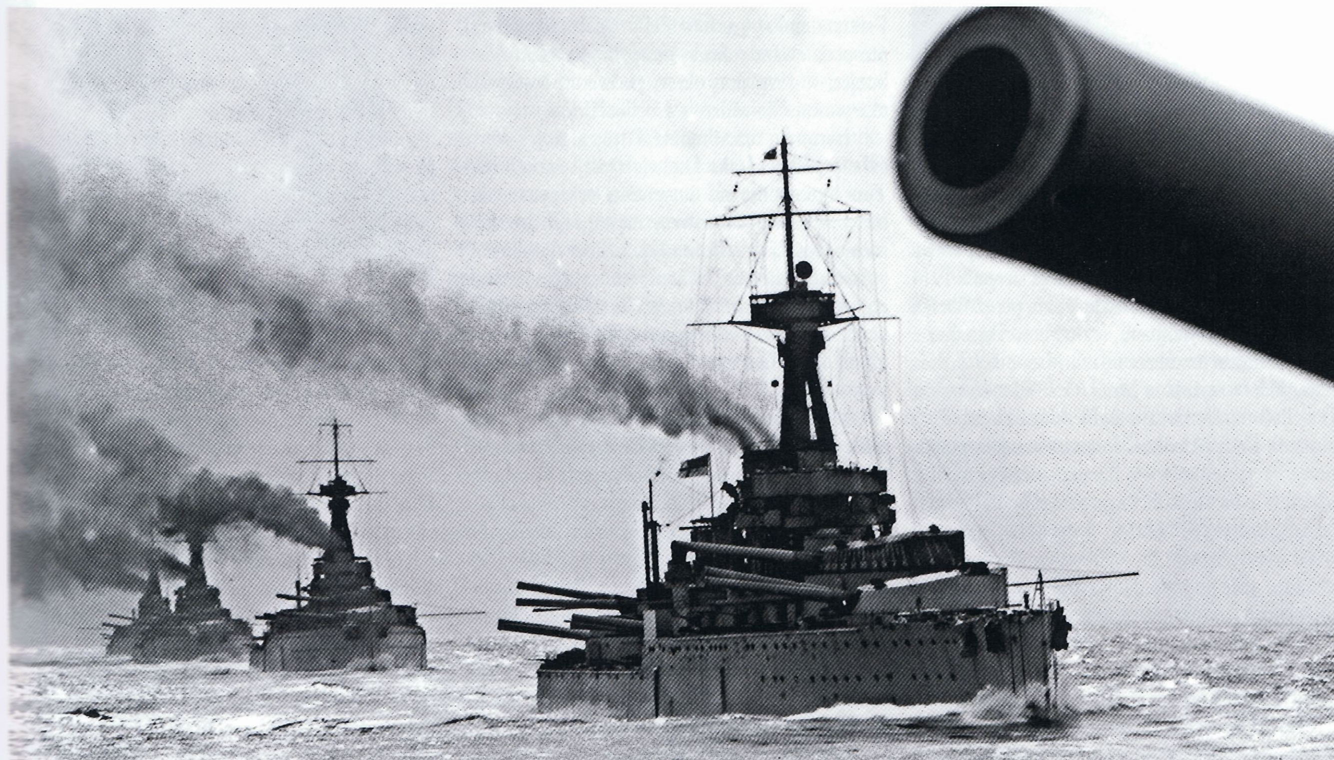
Przewaga Royal Navy nie była jednak tak wielka, jak by to wyglądało z prostego porównania liczb. Anglicy mieli do obrony dużo większy akwen niż ograniczeni do Zatoki Helgolandzkiej Niemcy, nie wspominając już o innych rejonach Europy, jak np. o działaniach na Morzu Śródziemnym. O lepszej odporności niemieckich okrętów na uderzenia nikt wtedy jeszcze nie wiedział.

Niemcy mieli jeszcze jeden atut, z którego także mało kto zdawał sobie sprawę. Kiedy Royal były uzbrojone w osiem armat kalibry 343 mm, prędkość 27 w., pas burtowy grubości około 230 mm i generalnie opancerzenie dużo słabsze niż na niemieckich odpowiednikach.

Przyczyną takiego stanu rzeczy po stronie angielskiej był brak jasnej koncepcji wykorzystania tych okrętów. Początkowo widziano je jako „charty oceanów" – niszczyciele niemieckich krążowników i rajderów – w której to roli zresztą doskonale się sprawdziły (vide – bitwa pod Falklandami w grudniu 1914 roku). Dopiero na dwa lata przed wojną zaczęto widzieć je w roli „przedniej straży" floty liniowej.

Tymczasem Niemcy podeszli do wielkich krążowników inaczej. Ponieważ ustawy morska teoria ryzyka ostatecznie okazała się fiaskiem. Wielka Brytania nie zamierzała spokojnie się przyglądać rosnącej w siłę potężnej flocie po drugiej stronie Morza Północnego. Pierwszym ciosem dla strategii Tirpitza było wybudowanie *Dreadnoughta*, którego pojawienie się zmusiło Niemców do budowania floty liniowej od nowa. Przełom nadszedł w 1909 roku, kiedy to na fali tzw. „paniki morskiej" pod wpływem opinii publicznej brytyjski parlament uchwalił budowę sześciu pancerników i dwóch krążowników liniowych, zamiast jedynie trzech pancerników i jednego krążownika.

Dla Wielkiej Brytanii istnienie floty było kwestią podstaw bezpieczeństwa narodowego, zaś dla Niemiec była to, używając powiedzenia



Cała czwórka okrętów liniowych typu Orion w 1918 r. Prowadzi *Orion*, za nim *Monarch*, *Conqueror* i *Thunderer*.

Navy w latach 1908–1909 wprowadziła do służby trzy wielkie krążowniki pancerne typu Invincible, uzbrojone w osiem armat 305 mm i rozwijające aż 25,5 w., ale mające szczątkowe opancerzenie (150 mm – burta), Niemcy odpowiedzieli budową z pozoru podobnych jednostek. W 1911 roku wszedł do służby *Von der Tann* – pierwszy niemiecki „wielki krążownik". Był on, co prawda, nieco gorzej uzbrojony od brytyjskich odpowiedników (osiem armat kalibru 280 mm), a także rozwijał nieco mniejszą prędkość (24,5 w.), lecz za to opancerzeniem niemalże odpowiadał pancernikom (np. pas burtowy miał grubość 250 mm). „Dziedziczył" też po pancernikach doskonały podział wewnętrzny i ciągłe grodzie torpedowe. W rezultacie pięć wybudowanych przez Niemców do 1914 roku wielkich krążowników było w istocie szybkimi pancernikami.

Wchodzący do służby w listopadzie 1914 roku *Derfflinger* miał osiem armat 305 mm, prędkość 26,5 w. i pancerz burtowy 300 mm. Tymczasem brytyjskie wielkie krążowniki pancerne, chociaż od 1913 roku przeklasyfikowane na liniowe, nigdy nie straciły cech krążownika. Trzy jednostki typu *Lion* wprowadzone do służby w latach 1912–1913 skie określały dokładnie ile pancerników i ile krążowników ma docelowo liczyć flota, Tirpitz wykorzystał budowę przez Royal Navy wielkich krążowników do uzupełnienia stanu własnych okrętów liniowych wielkimi krążownikami o sile i wytrzymałości pancerników. Niemieckie krążowniki liniowe były nieco wolniejsze od brytyjskich, zwykle o 1–2 w. Anglicy, przewidując konieczność prowadzenia bojów pościgowych za flotą niemiecką, przykładali wielką wagę do maksymalnych prędkości swoich krążowników. Dla Niemców nie miało to aż takiego znaczenia; przy różnicy prędkości 1 w. zbliżenie się o pięć mil do przeciwnika wymagało pięciu godzin marszu. Na Morzu Północnym przez pięć godzin można było albo zbliżyć się do swoich wybrzeży, albo też skryć się pod osłoną mroku. Dodanie 1 w. przy prędkościach rzędu 25 w. wymagało niewspółmiernego wzrostu mocy siłowni ze względu na konieczność pokonania rosnącego oporu hydrodynamicznego kadłuba. Doświadczenia wojenne dowiodły, że niemiecki sposób rozumowania przy projektowaniu krążowników liniowych był trafny.

Mimo wybudowania potężnej floty, pełnej doskonale zaprojektowanych jednostek tirpitzowChurchilla, „Luxusflotte" – kosztowna zabawka kilku polityków i cesarza. Decyzja Brytyjczyków o zwiększeniu liczby okrętów liniowych oznaczała, że Tirpitz nigdy nie osiągnie planowanego stanu 2/3 sił Royal Navy. Nie spełniały się też jego mrzonki, że posiadanie silnej floty uczyni Niemcy atrakcyjniejszym partnerem antybrytyjskiej koalicji. Wręcz przeciwnie, ciągłe używanie argumentu konieczności posiadania silnej floty dla zapewnienia Niemcom udziału w polityce światowej zrażało do Niemiec potencjalnych koalicjantów.

Tirpitz twierdził, że nie chciał wojny. Przyznawał też, że w chwili jej wybuchu w sierpniu 1914 roku flota Niemiec nie była jeszcze gotowa do stawienia czoła Royal Navy. Nie zmienia to faktu, że opinie publiczne obu państw, a także załogi obu flot nie myślały o niczym innym, jak tylko o okazji do zniszczenia przeciwnika w walnym i decydującym starciu. Podburzeni wieloletnimi kampaniami prasowymi, paniką wojenną i rzekomymi planami inwazyjnymi przeciwnika, a także zwiększonymi podatkami zarówno Niemcy jak i Brytyjczycy nie mogli się wprost doczekać wiadomości o wielkiej bitwie, która raz na zawsze zmiecie przeciwnika z powierzchni morza.



Dowódca Grand Fleet – admirał John Jellicoe.

W praktyce okazało się, że do walnej bitwy dąży tylko strona brytyjska. Dnia 12 sierpnia 1914 roku, w osiem dni po wypowiedzeniu przez Wielką Brytanię wojny Niemcom, rozkaz cesarski zakazał Hochseeflotte przekraczania linii między ławicą Horns Reef u wybrzeży Danii a holenderską wyspą Terschelling. Oznaczało to dla dowodzącego flotą admirała Friedricha von Ingenohla zakaz podejmowania jakichkolwiek działań ofensywnych z udziałem pancerników i krążowników liniowych! Cesarz, który tak chętnie dotychczas wygrażał Royal Navy, uznał, że zachowanie stanu Hochseeflotte jest sprawą nadrzędną i może pomóc Niemcom w... rokowaniach pokojowych.

Poza tym Wilhelm II wierzył zapewnieniom armii, że szybko rozprawi się ona z Francuzami i brytyjskim Korpusem Ekspedycyjnym (który przeprawił się przez kanał La Manche bez strat i jakiejkolwiek reakcji ze strony floty niemieckiej) i że „na Boże Narodzenie będzie po wszystkim". Rozkaz ten był też spowodowany błędnym przekonaniem niemieckiego sztabu, że Royal Navy, jak to bywało w odległej historii, sprowadzi na wybrzeże niemieckie bliską blokadę, starając się podejść jak najbliżej Wilhelmshaven. Tam, wśród pól minowych i płycizn, słabsza liczebnie flota niemiecka miałaby szansę na zatopienie kilku brytyjskich pancerników.

Brytyjczycy nie mieli zamiaru wysyłać swoich okrętów liniowych na Zatokę Helgolandzką. Zdecydowali się na morską blokadę Niemiec prowadzoną lekkimi siłami w oddaleniu od wybrzeży. Ich flota liniowa, ochrzczona historyczną nazwą Grand Fleet, miała bazować w Scapa Flow na Orkadach, czekając na dogodną okazję do wypadu na Morze Północne.

Pierwsze miesiące wojny źle wpłynęły na morale załóg Hochseeflotte. Bezczynność, klęska niemieckich lekkich sił w pierwszej bitwie pod Helgolandem, stopniowe wyłapywanie niemieckich rajderów działających na oceanach ukoronowane zagładą eskadry admirała von Spee pod Falklandami w grudniu 1914 roku, a na dodatek niespodziewane sukcesy nowej broni, jaką były nie liczące się do tej pory okręty podwodne – wszystko to irytowało dowództwo Hochseeflotte.

Irytowało też admirała Tirpitza, który domagał się podjęcia jakichkolwiek akcji zaczepnych. Ten wszechpotężny dotychczas sekretarz marynarki w czasie wojennym miotał się, dręczony niemożnością decydowania o użyciu floty, której był twórcą. Niestety, w kompetencyjnym podziale organów Cesarstwa sekretarz marynarki nie miał nic do powiedzenia w sprawie działalności operacyjnej floty. O tych sprawach decydował Cesarz i sztab floty...

Monity admirała Ingenohla dały taki skutek, że Cesarz zgodził się na podjęcie akcji ofensywnych krążownikami liniowymi wiceadmirała Franza von Hippera. Pierwsza z nich odbyła się 3 listopada, kiedy to krążowniki liniowe *Seydlitz*, *Moltke*, *Von der Tann* oraz krążownik pancerny *Blücher* bezkarnie zbombardowały Yarmouth. Ponad miesiąc później podobny rajd sił Hippera (wzmocnionych krążownikiem liniowym *Derfflinger*) omalże nie doprowadził do wymarzonej przez Niemców sytuacji zetknięcia części Grand Fleet z przeważającym zespołem niemieckim.

Brytyjczycy mieli przewagę nad Niemcami, bowiem w cztery miesiące udało im się zdobyć wszystkie trzy kody używane przez niemiecką marynarkę wojenną i handlową do szyfrowania wiadomości radiowych. Już 11 sierpnia 1914 roku pierwszy z nich wpadł w ręce Australijczyków podczas zatrzymania niemieckiego statku *Hobart*. W październiku 1914 roku Rosjanie przekazali Brytyjczykom niemieckie księgi sygnałowe wraz z szyframi i mapami Morza Północnego, odnalezione na dnie morza przy wraku krążownika *Magdeburg*, który 26 sierpnia 1914 roku wszedł na skały niedaleko wyspy Odensholm u wybrzeży Estonii. Trzeci niemiecki kod wpadł w ręce Brytyjczyków w niezwykły sposób. 17 października brytyjskie okręty zatopiły u wybrzeży Holandii cztery niemieckie niszczyciele. Na *S 119*, flagowej jednostce niemieckiej, przed zatonięciem wyrzucono do morza obciążoną ołowiem torbę z kodami i innymi tajnymi dokumentami. 30 listopada brytyjski kuter rybacki wyłowił tę torbę na łowisku koło wyspy Texel. Zdarzenie to przeszło do historii pod biblijną nazwą „Cudowny zaciąg ryb".

Kody te okazały się bezcenną wręcz zdobyczą, pozwalały bowiem Anglikom na śledzenie ruchów Hochseeflotte aż do końca wojny. Niemcy nigdy nie zorientowali się, że przeciwnik zna ich szyfry. Nie zmieniali ich więc przez cztery lata. 8 listopada 1914 roku admiralicja powołała specjalny wydział zwany „pokojem nr 40" (Room 40) mający zajmować się odczytywaniem i analizą niemieckich meldunków radiowych wyłapywanych przez rozlokowane wzdłuż wybrzeża liczne stacje nasłuchowe.

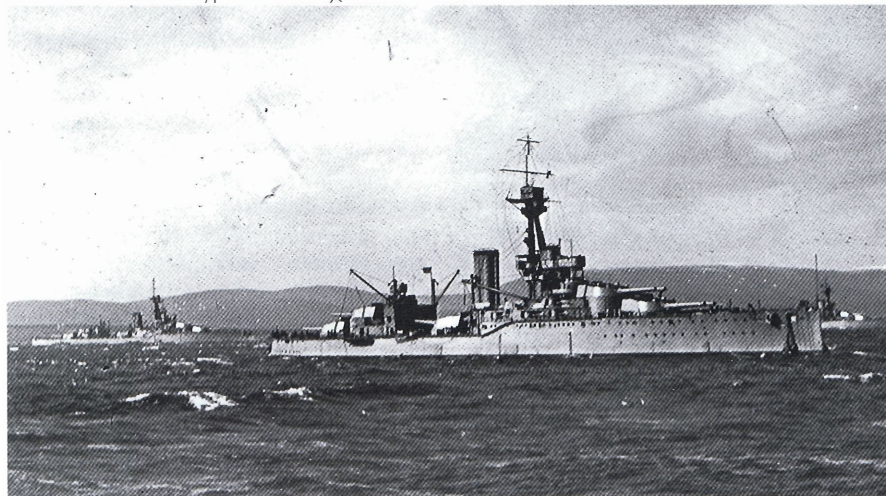
Pierwszym sukcesem wydziału było odczytanie informacji o planowanej na 16 grudnia akcji niemieckich krążowników liniowych. Odszyfrowane meldunki nie podawały jednak, co miało być jej celem – miało nim być zbombardowanie Scarborough. Tym razem jednak admirał Ingenohl zdecydował się złamać rozkaz cesarski i już w 12 godzin za Hipperem wyszedł w morze z całą Hochseeflotte. Dowódca niemiecki formalnie miał z dala ubezpieczać zespół Hippera, podchodząc na odległość 130 Mm do Scarborough.

Skrycie Ingenohl liczył na natknięcie się na jakiekolwiek lżejsze siły Grand Fleet. Tymczasem admiralicja, świadoma uczestnictwa w akcji jedynie krążowników Hippera, wysłała w rejon ławicy Dogger Bank krążowniki liniowe Beatty'ego oraz drugą eskadrę pancerników (sześć jednostek) pod dowództwem wiceadmirała Warrendera. Płynące niemalże zbieżnymi kursami brytyjskie pancerniki i Hochseeflotte natknęły się na siebie w ciemnościach swymi eskortami. Ingenohl był przekonany, że ostrzeliwujące się brytyjskie niszczyciele to osłona całej Grand Fleet. Nie chcąc narażać pancerników wobec i tak już złamanego rozkazu cesarza, niemiecki admirał zarządził odwrót, nie czekając kilkudziesięciu minut, jakie pozostały do świtu, kiedy to mógłby zidentyfikować, kogo naprawdę napotkał. W ten sposób Ingenohl stracił jedyną w wojnie okazję wyrównania liczebnej przewagi Royal Navy...

Tymczasem angielska druga eskadra pancerników nie była nawet świadoma, że przez kilkadziesiąt minut płynęła równoległym kursem z całą flotą liniową Niemiec. Zachowawcza postawa niemieckiego dowódcy kosztowała go utratę reputacji we flocie.

Podczas tej samej akcji gorzką pigułkę straconej okazji musieli przełknąć także Anglicy. Po ostrzelaniu Scarborough, Whitby i Hartlepool niemieckie krążowniki liniowe rozpoczęły odwrót do Wilhelmshaven. Jedyna ich droga wiodła pomiędzy eskadrą krążowników liniowych Beatty'ego i sześcioma pancernikami Warrendera, które rozdzieliły się dla ominięcia ławicy Dogger Bank.

Pancernik *Thunderer* (typ Orion) – zdjęcie z lat 1916/17.





Adm. Beatty w towarzystwie Hugh Evan-Thomasa po ceremonii nadania tytułu szlacheckiego temu ostatniemu na pokładzie *Queen Elizabeth* w 1917 roku.

Na szczęście dla Hippera pogoda pogorszyła się i w ustawicznych szkwałach widoczność nie przekraczała 1 mili. Mimo tego *Southampton* – flagowy okręt 1. eskadry krążowników – natknął się na niemiecki krążownik *Stralsund* z eskorty Hippera. Dowodzący eskadrą komodor William Goodenough natychmiast rzucił swoje pozostałe trzy okręty (*Birmingham*, *Falmouth* i *Nottingham*) w pogoń za Niemcami, odwołując je ze straży przedniej krążowników Beatty'ego, jemu samemu zaś złożył raport o dostrzeżeniu przeciwnika. W tymże momencie na scenę wkroczył kapitan Ralph Seymour – oficer sygnałowy admirała. Beatty zażyczył sobie, aby najbliższe mu *Nottingham* i *Falmouth* przerwały pościg za Niemcami i wróciły na pozycję na szpicy krążowników liniowych.

Sygnał nadany reflektorem z pokładu krążownika *Lion* nie precyzował jednak adresata rozkazu. *Nottingham* przekazał go do pozostałych jednostek pierwszej eskadry i w rezultacie Goodenough przerwał pościg i ostrzał niemieckiego krążownika i powrócił do Beatty'ego. Kontakt z Niemcami został zerwany, a ostrzeżony Hipper zmienił kurs tak szczęśliwie, że przeszedł dokładnie pomiędzy dużo silniejszymi zespołami brytyjskich okrętów liniowych. Widząc cały zespół Goodenougha na powrót przed swoim dziobem, Beatty wpadł w furię. Po powrocie do bazy zażądał odwołania komodora, nie dostrzegając przyczyny w niedoprecyzowaniu rozkazu, który wyszedł z jego okrętu flagowego. Na szczęście dla Royal Navy (bowiem Williama Goodenougha zobaczymy jeszcze w bitwie jutlandzkiej) admirał Jellicoe – patron i przyjaciel Goodenougha – sprzeciwił się jego odwołaniu.

Cała ta historia jest przyczynkiem do poruszanego już tematu mocy wiążącej rozkazów dowódcy zespołu i problemu inicjatywy własnej dowódców poszczególnych jednostek. Podczas tej samej akcji, kiedy Goodenough stracił kontakt z krążownikami liniowymi Hippera, niemieckie okręty zostały dostrzeżone z pokładu pancernika *Orion* z eskadry wiceadmirała Warrendera. Dowódca pancernika, komodor F. C. Dreyer (twórca systemu kierowania ogniem zainstalowanego na brytyjskich okrętach), rozkazał skierować działa okrętu na widoczne niemieckie krążowniki lekkie. Od rozkazu otwarcia ognia powstrzymał go jednak kontradmirał Robert Arbuthnot, zastępca Warrendera. Polecił on przekazać meldunek o dostrzeżeniu Niemców do dowódcy zespołu znajdującego się na pancerniku *King George V*, obawiając się nagany za podjęcie akcji bez zezwolenia przełożonego... Nim meldunek z *Oriona* dotarł do wiceadmirała Warrendera, niemieckie okręty zmieniły kurs i znikły we mgle. Wpojony brak samodzielności u brytyjskiego dowódcy po raz kolejny zniweczył szansę na zaskoczenie Niemców.

Na nieszczęście dla Anglików podobne sytuacje miały się jeszcze powtarzać. Kolejna nadeszła w miesiąc po rajdzie na Scarborough. 24 stycznia 1915 roku doszło do potyczki między pięcioma krążownikami Beatty'ego a zespołem Hippera, złożonym z trzech krążowników liniowych oraz krążownika pancernego *Blücher*. Akcja ta przeszła

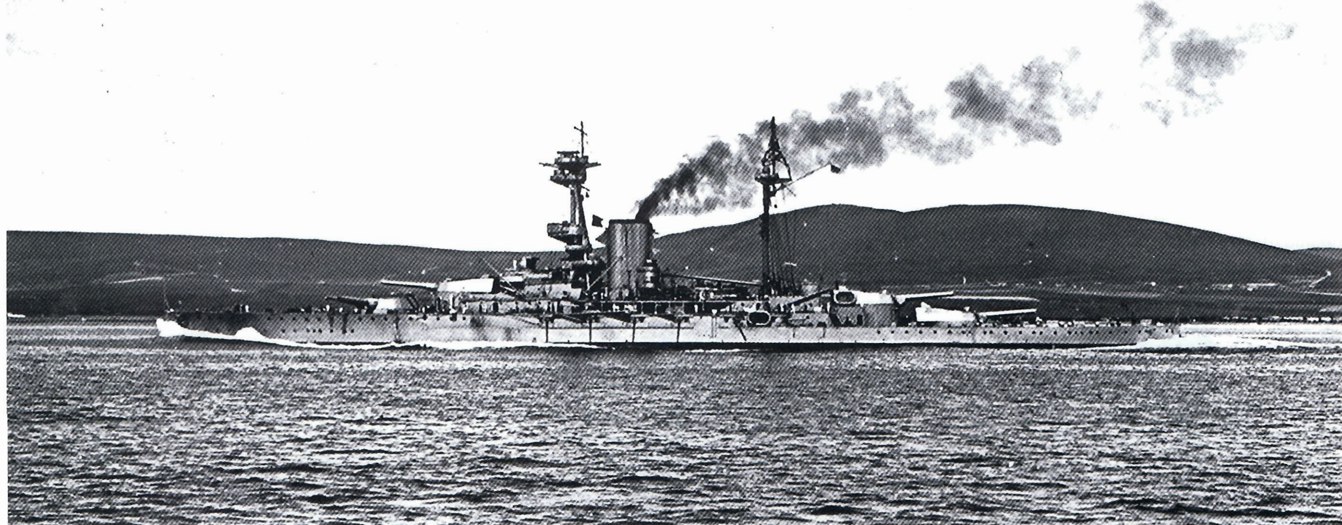
Widok na dziobowe wieże głównego kalibru i pomost bojowy krążownika liniowego *Queen Mary*.

do historii jako bitwa u ławicy Dogger. Wyraźnie słabszy zespół niemiecki rozpoczął ucieczkę w stronę swych baz. W pierwszej fazie bitwy Anglicy ciężko uszkodzili flagowy okręt Hippera *Seydlitz* oraz krążownik pancerny *Blücher*, który stracił prędkość i zaczął zostawać w tyle za uciekającym zespołem niemieckim. Poważnych uszkodzeń doznał także *Lion* – okręt flagowy Beatty'ego. Z zatrzymanymi maszynami i rozbitą wieżą armat kalibru 343 mm na śródokręciu *Lion* pozostał w tyle za pozostałą czwórką ścigającą niemieckie okręty. W pewnym momencie Beatty rozkazał wszystkim okrętom nagłą zmianę kursu ze względu na dostrzeżony rzekomo peryskop okrętu podwodnego. Chcąc upewnić się, że po tym manewrze jego krążowniki liniowe podejmą pościg, rozkazał oficerowi sygnałowemu przekazanie odpowiedniego polecenia na pozostałe okręty. Radiostacja *Liona* była jednak rozbita, a okręt pozbawiony elektryczności, co uniemożliwiało przekazanie rozkazu za pomocą reflektorów. Pozostały jedynie dwa fały sygnałowe; na jednym z nich nadal wisiał poprzedni rozkaz zmiany kursu na północno-wschodni. Wspomniany już oficer sygnałowy Beatty'ego Ralph Seymour nie znalazł w księdze sygnałów kombinacji układającej się w rozkaz nakazujący zbliżenie się do przeciwnika. Kazał więc wywiesić rozkaz *„atakować tyły przeciwnika"*. Samo wywieszenie rozkazu nie oznaczało jednak polecenia jego wykonania. Sygnałem do jego wykonania było zawsze opuszczenie flag z wywieszonym rozkazem. Niestety – Seymour polecił opuścić rozkaz *„atakować tyły przeciwnika"* równocześnie z poprzednim, nieważnym już rozkazem *„zmienić kurs na NE"*, który nie miał prawa wisieć na maszcie *Liona*... Do tego momentu dla każdego z dowódców czterech krążowników ścigających Niemców sytuacja była bardzo oczywista – żadnemu z nich nie przyszłoby do głowy przerywanie pościgu za jednostkami Hippera. Jednakże rozkaz mówił wyraźnie: „atakować tył przeciwnika w kierunku NE". W podanym kierunku znajdował się uszkodzony i dużo słabszy od brytyjskich okrętów *Blücher*. Dowodzący drugą eskadrą krążowników liniowych kontradmirał Archibald Moore na *New Zealand* mimo wątpliwości zareagował przerwaniem pościgu i koncentracją pozostałych jednostek na dobiciu *Blüchera*. Widząc, co się dzieje, Beatty „przesiadł się" na niszczyciel *Attack*, chcąc odzyskać kontrolę nad zespołem. Niestety – na dogonienie Hippera było już za późno i po raz kolejny Anglicy stracili szansę rozbicia słabszego zespołu niemieckich okrętów liniowych.

Po raz kolejny też gniew Beatty'ego skierował się ku innym. Wiceadmirał Archibald Moore stracił dowództwo drugiej eskadry na rzecz Williama Pakenhama, a sam wylądował jako dowódca bazy morskiej na Wyspach Kanaryjskich. Z gniewu trząsł się też pierwszy lord morski – admirał Fisher. *„Każdy głupiec umie wykonywać rozkazy"* – to najłagodniejszy z jego komentarzy w tej sprawie. Wedle powszechnej opinii Moore nie powinien był wykonywać rozkazu Beatty'ego, tym bardziej, że miał co do niego wątpliwości, które rozstrzygnął jednak w duchu dyscypliny. Zwracano też uwagę na fakt, iż ilość rozkazów wydawanych przez głównodowodzącego w czasie bitwy morskiej często szkodzi jej wynikowi. Niestety, żadnych wniosków nie wyciągnął sam Beatty. Jego osobisty oficer sygnałowy popełnił szkolny błąd i po raz drugi w krótkim okresie czasu niejasno sformułowany rozkaz z okrętu flagowego pozbawiał Brytyjczyków szansy na zwycięstwo. Kapitan Seymour miał za sobą jedynie zwykły kurs sygnalistów. Oprócz niego Royal Navy prowadziła jeszcze pogłębiony kurs, którego ukończenie pozwalało nabyć specjalizację sygnalisty oraz prawo do literki „S" przed stopniem. Kurs ten nie był obowiązkowy, lecz wydawać by się mogło, że oficer sygnałowy formacji brytyjskich krążowników liniowych powinien go ukończyć. Niestety, admirał Beatty wybrał do tej roli osobę nie według kompetencji, lecz według roli, jaką Seymour pełnił w wianuszku najbliższych pochlebców admirała... Było bowiem rzeczą powszechnie w Royal Navy znaną, że Seymour należał od dłuższego czasu do kręgów towarzyskich Beatty'ego. Z tej też przyczyny jego „wpadki" pozostały bez konsekwencji, a co więcej, w późniejszych latach Beatty ciągnął Seymoura za sobą w górę. Tej admiralskiej opieki kapitan Seymour miał jeszcze gorzko pożałować. Sam Beatty zaś winien był sobie wyrzucać nierozwagę. Jego rozkaz, by atakować uciekające krążowniki niemieckie, był niepotrzebnym odwracaniem uwagi dowódców poszczególnych okrętów. Mimo chwilowej zmiany kursu spowodowanej rzekomą obecnością U-boota, trwał pościg za krążownikami liniowymi Hippera i ostatnią rzeczą, jak przyszłaby do głowy dowódcom brytyjskich krążowników liniowych, byłoby jego przerwanie. Kiedy przed bitwą pod Trafalgarem w roku 1805 Nelson kazał wywiesić swój sławny, aczkolwiek patetyczny sygnał („Anglia oczekuje..."), jego zastępca, wiceadmirał Cuthbert Collingwood, żachnął się i stwierdził: „Wszyscy wiemy, co mamy robić". Nie było bowiem przyjęte wydawanie rozkazów podczas bitwy, kiedy sytuacja zmieniała się z minuty na minutę i głównodowodzący nie miał możliwości oceny ani przesłania swych poleceń na poszczególne okręty.

Po stronie niemieckiej bitwa u ławicy Dogger także nie pozostała bez konsekwencji. 2 lutego stracił swe stanowisko admirał Ingenohl, zastąpiony przez admirała Hugo von Pohla, który był całkowicie oddany Kajzerowi i popierał jego wolę nieangażowania dużych okrętów w akcje zaczepne przeciw Royal Navy. Rezultatem tego przez kolejne dziesięć miesięcy Hochseeflotte nie ruszała się w morze dalej niż 100 Mm od Helgolandu. Niemcy stali się zakładnikami strachu o własną flotę, a Brytyjczycy z dnia na dzień pogłębiali swą frustrację z powodu straconych szans i niemożności dopadnięcia Niemców w otwartej bitwie. Dokładały się doń niespodziewane sukcesy niemieckich U-bootów, które stały się nieoczekiwanie dla samych Niemców podstawową bronią ich marynarki wojennej.

Bezczynność floty niemieckiej doprowadzała do pasji admirała Tirpitza, który nie miał nic do powiedzenia w sprawach operacyjnego użycia floty. Próbował on wszelkimi sposobami uzyskać dla siebie stanowisko dowódcy sztabu w admiralicji, starał się nawet wysuwać swą kandydaturę na dowódcę Hochseeflotte, co z powodu jego wieloletniego braku kontaktu z dowodzeniem niewątpliwie skończyłoby się dla niego kompromitacją. 23 lutego 1916 roku admirał von Pohl zmarł na raka wątroby. Ku zdumieniu floty, jego następcą został wiceadmirał Reinhard Scheer, człowiek o otwartym umyśle i woli czynu, szczerze wierzący w wyższość niemieckich drednotów nad brytyjskimi. Urodzony w 1863 roku, wstąpił do marynarki w 1882 roku. Jak wielu postępowych admirałów w ówczesnych flotach, był specjalistą broni torpedo-



Pancernik *Royal Oak* – jeden z dwóch okrętów typu R obecnych w składzie Grand Fleet podczas bitwy jutlandzkiej. Zdjęcie z okresu 1916/17.


Wiceadm. Beatty w otoczeniu swoich najbliższych współpracowników. Pierwszy z lewej to Ralph Seymour, odpowiedzialny za kilka kluczowych pomyłek w komunikowaniu się z flotą podczas akcji. Po prawej Bryan Godfrey-Fausset – adiutant Jerzego V. Romans z jego żoną Eugenią oraz postępująca choroba umysłowa żony Beatty'ego nie pozostały bez wpływu na stan psychiczny admirała podczas działań wojennych.

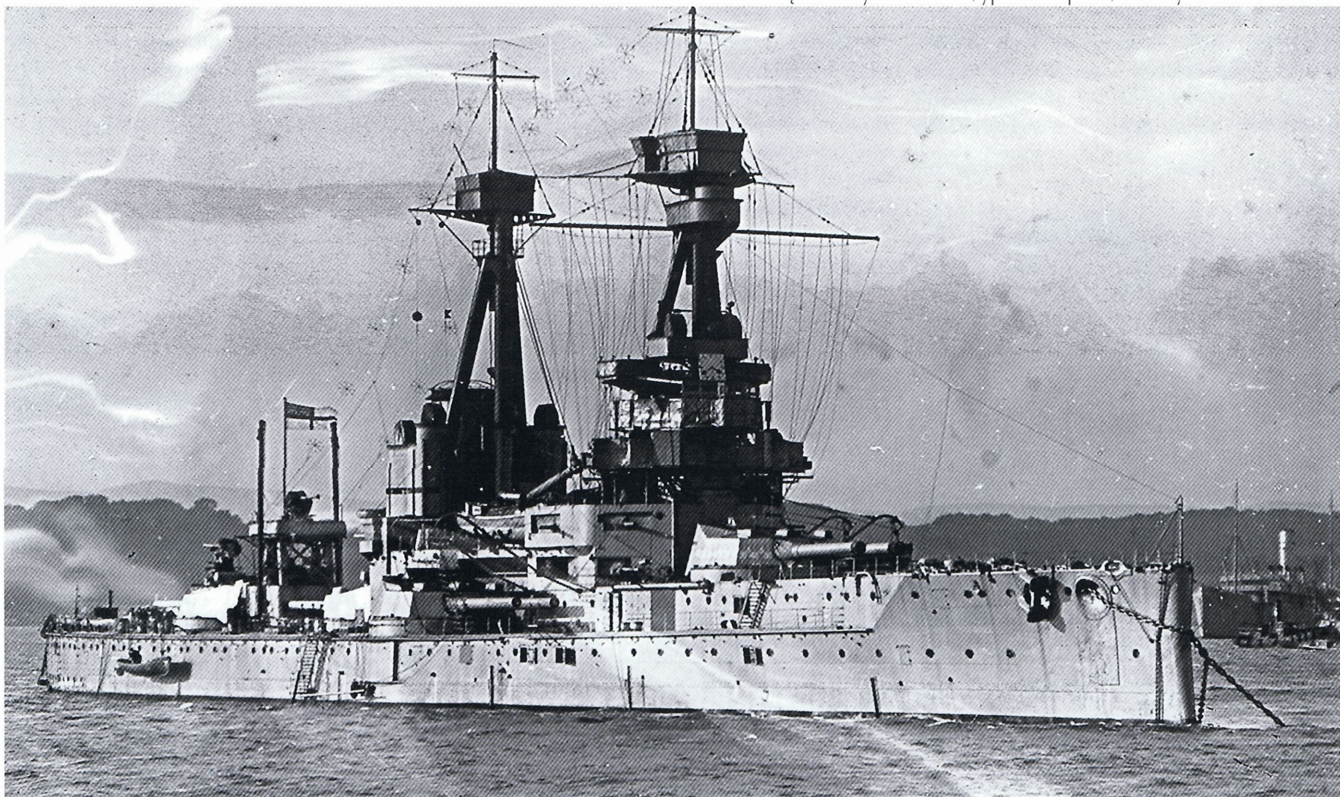
wej, autorem podręcznika taktycznego używania torped. Stopień admiralski uzyskał w 1909 roku, rok później objął stanowisko szefa sztabu Hochseeflotte. W dniu wybuchu wojny dowodził drugą eskadrą pancerników, złożoną z predrednotów, następnie przejął dowództwo trzeciej eskadry. Oschłej natury, o przydomku „człowiek w żelaznej masce", był osobą nie uznającą konwenansów. Scheer był jednym z tych, którzy domagali się bardziej zdecydowanych działań przeciw flocie brytyjskiej, akceptacja jego osoby na dowódcę floty przez cesarza pozostaje więc niezrozumiała. Prawdopodobnie Wilhelm II poddał się nastrojowi frustracji, jaki opanował niemieckich wyższych oficerów i nominacja Scheera miała być na nią lekiem.

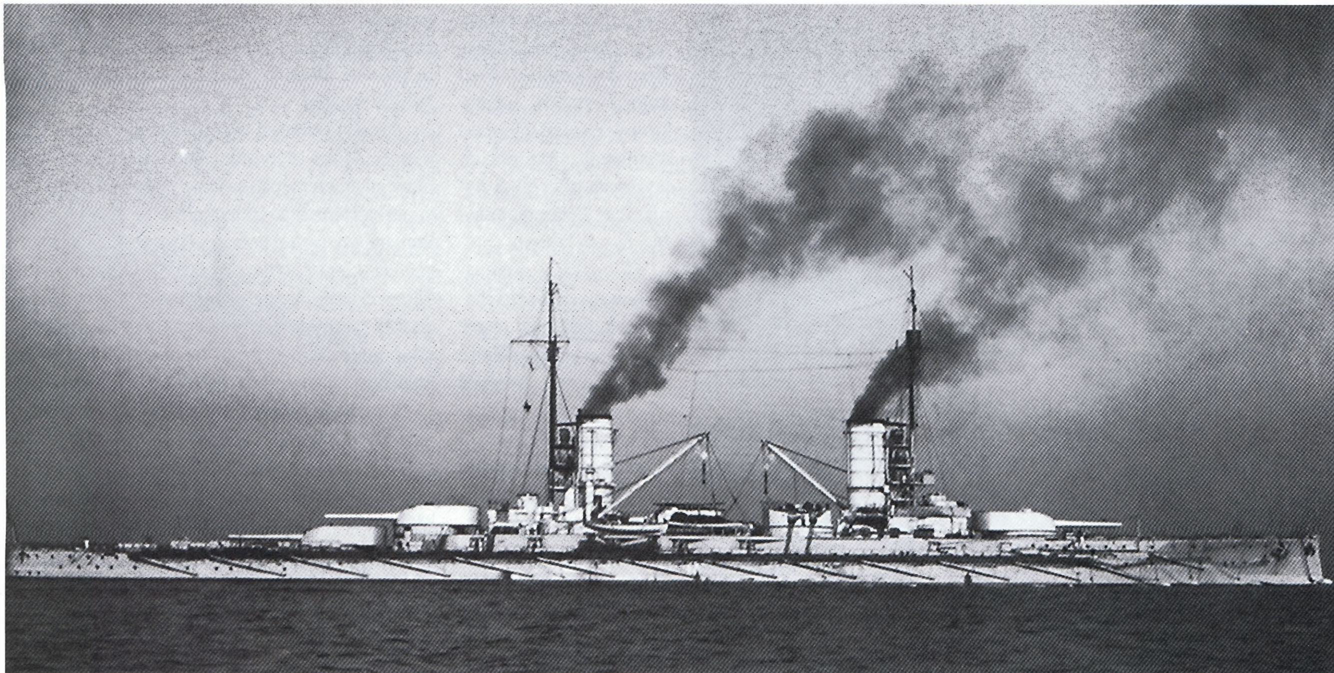
Pierwszą z akcji zaplanowanych przez Scheera było wyjście 5 marca 1916 roku Hochseeflotte w okolice holenderskiej wyspy Texel, gdzie spodziewano się (na próżno) zastać brytyjskie lekkie siły. Dnia 25 kwietnia 1916 roku cztery niemieckie krążowniki liniowe (piąty, *Seydlitz*, został w drodze uszkodzony przez minę i musiał zawrócić do Wilhelmshaven) pod dowództwem kontradmirała Friedricha Bödickera (Hipper był chory) pojawiły się u wybrzeży Wielkiej Brytanii, tym razem bombardując porty Lowestoft i Yarmouth. Royal Navy, chociaż uprzedzona przez Room 40 o planowanej akcji, nie znała jej celu. Zarówno Grand Fleet, jak i okręty Beatty'ego wyszły w morze zbyt późno, by przeciąć drogę niemieckim jednostkom.

Anglikom także doskwierała bezsilność. Z 25 na 26 marca 1916 roku przeprowadzili oni atak lotniczy na niemiecką bazę sterowców w Tondern. Jednostki prowadzące operację były z daleka ubezpieczane przez krążowniki Beatty'ego, a w dalszej perspektywie przez całą Grand Fleet. Nadzieje na atak jakichkolwiek sił niemieckich spełzły jednak na niczym, mimo że Beatty spędził u ujścia rzeki Jade 27 godzin!

Po obu stronach zaczęło narastać zniecierpliwienie. Załogi brytyjskiej floty bazujące w Scapa Flow miały szczególnie ciężki żywot, gdyż miejsce to pozbawione było jakichkolwiek rozrywek, a całe Szetlandy ze swymi połaciami pastwisk, skał i marną pogodą skłaniały tylko do depresji. Oficerowie brytyjscy prześcigali się w wymyślaniu różnorakich rozgrywek sportowych, które pozwoliłyby marynarzom zabić nudę. Lepiej miały się załogi krążowników liniowych bazujące w Rosyth, dokąd przeniosły się z Cromarty po niemieckim rajdzie na Scarborough w grudniu 1915 roku. Część oficerów sprowadziła tu swoje rodziny, a samo miasto dostarczało dużo więcej atrakcji niż orkadzkie Kirkwall. Poza tym krążowniki liniowe wychodziły na akcje dużo częściej niż pancerniki Grand Fleet.

Jeszcze gorzej sprawa przedstawiała się po stronie niemieckiej. Budowana tak wielkim nakładem środków flota stała bezczynnie w bazie, a największe sukcesy odnosiły niedoceniane dotychczas i dużo tańsze okręty podwodne. Poważne straty, jakie niemiecka armia ponosiła w rozpoczętej w lutym 1916 roku ofensywie pod Verdun, zaczęły wrogo usposabiać niemiecką opinię publiczną wobec stojącej bezużytecznie w Wilhelmshaven potężnej floty. Podnoszono głosy, iż większy byłby pożytek, gdyby Hochseeflotte leżała już na dnie po bitwie z flotą angielską, niż miałaby doczekać pokoju nietknięta. Zaczęto kpić z floty, wypisując na murach napisy w rodzaju: *„Droga Ojczyzno, możesz się czuć bezpieczna – twoja flota jest w porcie – zacumowana"*. Scheer czuł coraz większą presję na przeprowadzenie w krótkim czasie spektakularnej akcji bojowej.

Okręt liniowy *Temeraire* (typ Bellerophon) w Rosyth 28. VIII 1917 r.




Okręt liniowy *Kaiserin* należący do typu Kaiser.

PRZED BITWĄ

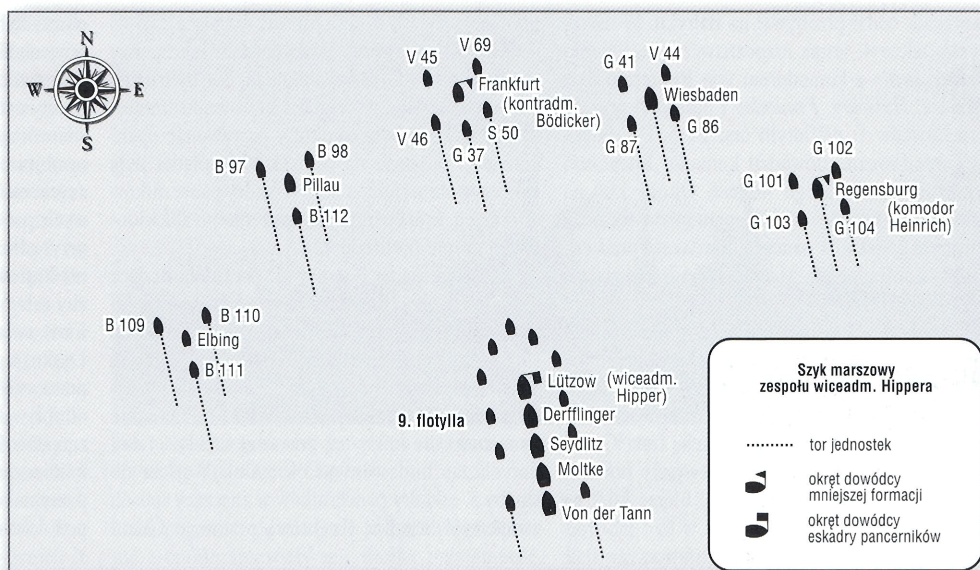
Kolejna operacja zaplanowana przez Scheera miała być kombinowanym uderzeniem sił nawodnych, podwodnych i powietrznych. Ogólny scenariusz akcji, której termin wyznaczono na 17 maja, był podobny poprzednim operacjom. Krążowniki liniowe Hippera miały zbombardować wybrany port brytyjski i próbować wciągnąć eskadrę Beatty'ego pod lufy ubezpieczającej wypad Hochseeflotte. Jako cel ataku wybrano leżący na północy Sunderland. Poprzednie rajdy dotyczyły miejscowości położonych bardziej na południe – teraz Scheer chciał zaatakować jak najbliżej ulokowanych w Rosyth krążowników liniowych, żeby uprawdopodobnić spotkanie z nimi. 1. i 3. eskadra niemieckich pancerników pod dowództwem admirała Scheera miała w tym czasie zająć pozycję na linii między brytyjskim portem Flamborough Head a południowo-zachodnim skrajem ławicy Dogger. 2. eskadra pancerników, złożona z wolnych i przestarzałych predrednotów, miała wyjść na Zatokę Helgolandzką, by bronić dostępu do ujścia rzeki Jade przed jakimkolwiek wypadem sił brytyjskich. Naciski dowódcy tejże eskadry – kontradmirała Franca Mauve – spowodowały, że ostatecznie Scheer zgodził się na dołączenie jej do sił zastawiających pułapkę na Brytyjczyków.

Dowódca Hochseeflotte – wiceadm. Reinhard Scheer.



Decyzja ta zwiększyła liczbę okrętów liniowych biorących udział w bitwie jutlandzkiej o sześć jednostek – ale zmniejszyła maksymalną prędkość zespołu niemieckiego z 21 do 16 w. Jedynym powodem, dla którego Scheer zgodził się na udział predrednotów w akcji było chyba to, że sam dowodził nimi przez kilka lat... Doskonale wiedział przecież, że okręty te są przez marynarzy nazywane „pięciominutowymi pancernikami" – tyle bowiem czasu dawano im w starciu z nowoczesnym okrętem liniowym.

9 maja okazało się, że na kilku niemieckich pancernikach doszło do niegroźnych awarii w kotłowniach i całą operację przesunięto na 23 maja. Już wcześniej, bo 25 kwietnia pod naciskiem Stanów Zjednoczonych Niemcy przerwali prowadzenie nieograniczonej wojny podwodnej i rozkazali dowódcom U-bootów postępowanie według uznanych norm międzynarodowych (wynurzenie się, strzały ostrzegawcze i danie załodze statku czas na opuszczenie jednostki). Uznając, że dostosowanie się do tych reguł przyniesie U-bootom więcej szkody niż pożytku, Scheer zakazał atakowania nieprzyjacielskiej żeglugi. W ten sposób otrzymał do dyspozycji kilkanaście jednostek, których mógł użyć w planowanej operacji. Dziesięć z nich zostało wysłanych ku wybrzeżom brytyjskim, by do 23 maja mogły zająć następujące pozycje: dwa okręty w Pentland Firth – cieśninie oddzielającej Orkady od Szkocji, przez którą musiała przechodzić wychodząca ze Scapa Flow Grand Fleet, oraz osiem jednostek u Firth of Forth, czyli u wyjścia z Rosyth, gdzie przebywał Beatty. Dodatkowo mały okręt podwodny *UB 27* otrzymał zadanie wdarcia się do Firth of Forth. Kolejne małe okręty podwodne, *UB 21* i *UB 22* z flotylli Flandria, stacjonującej w Bruggi, podeszły do ujścia rzeki Humber na południu Wielkiej Brytanii. Inny U-boot – *U 46* – miał zająć pozycję niedaleko Sunderland, gdzie planowano atak artyleryjski. Z powodu awarii okręt ten nie dotarł jednak na miejsce i został zastąpiony przez *U 47* – jeden z okrętów początkowo wysłanych do Firth of Forth. *U 47* znalazł się pod Sunderland 21 maja i nie znajdując tam dogodnych celów, udał się na północ, w pobliże portu Peterhead.



Podwodne stawiacze min *U 72*, *U 74* i *U 75* miały postawić niewielkie zagrody minowe u wyjścia Firth of Forth z Morray Firth (wyjście z Inverness) oraz na zachód od Orkadów. *U 72* nie wywiązał się jednak z zadania z powodu nieszczelnego zbiornika z paliwem, tak więc Firth of Forth pozostało niezaminowane. *U 75* postawił zaś miny w złym miejscu; zamiast zaminowania St.John's Head on Hoy, które było wschodnim wyjściem z kotwicowiska Scapa Flow, dowódca okrętu zaminował akwen położony 15 Mm dalej na północ. Nieuczęszczany przez okręty wojenne. Mimo to błąd nawigacyjny dowódcy U-boota kosztować miał Wielką Brytanię stratę krążownika z niemal całą załogą oraz z sekretarzem wojny – Lordem Kitchenerem, dowódcy Grand Fleet natomiast przysporzyć wyrzutów sumienia do końca życia.

Oprócz sił podwodnych Scheer zaplanował także użycie Zeppelinów jako zwiadu nad portem Sunderland oraz w okolicy Orkadów, aby jak najszybciej mieć informacje o ruchach Royal Navy. Niestety po raz kolejny operacja została przesunięta w czasie. Tym razem powodem był flagowy okręt Hippera – *Seydlitz*. Testy szczelności pomieszczenia dziobowej wyrzutni torpedowej, zalanego po wybuchu miny w trakcie rajdu na Lowestoft, wykazały przeciek i Scheer, który nie chciał wysyłać do akcji osłabionego zespołu, ponownie przesunął termin, tym razem na 29 maja.

Postawiło to wysłane uprzednio U-booty w bardzo trudnym położeniu, gdyż ich autonomiczność była niewielka i kolejna zwłoka oznaczała konieczność ich powrotu do baz przed rozpoczęciem operacji. Wszystkie niemieckie okręty podwodne otrzymały rozkaz obrania kursu do baz wieczorem 1 czerwca – bez względu na to, czy Hochseeflotte wyjdzie w morze, czy nie.

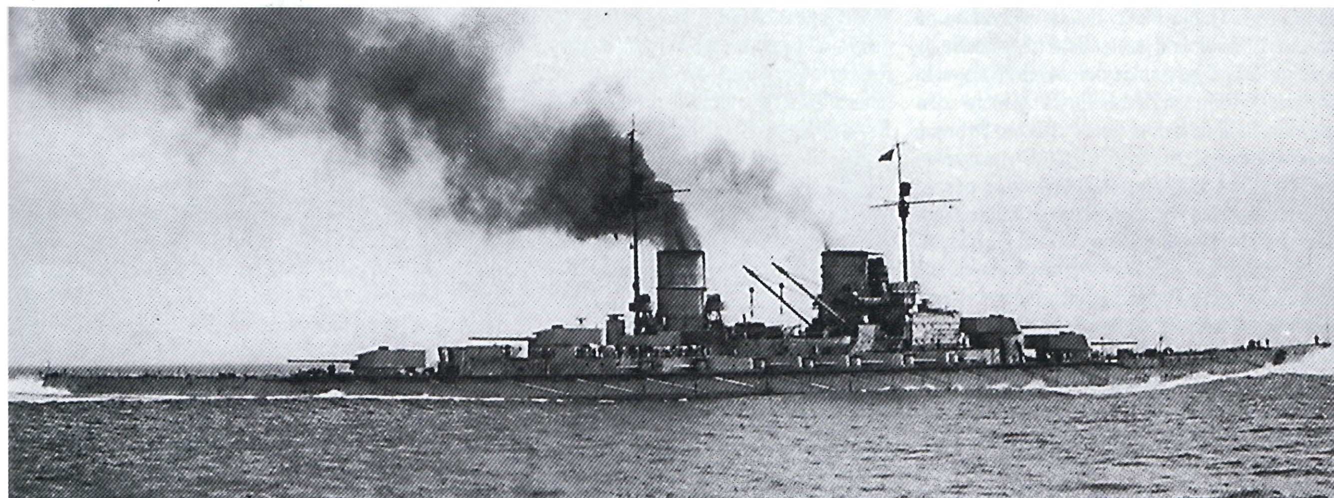
Szczęście sprzyjało Anglikom – większość ostatnich dni maja 1916 roku była na północy Wielkiej Brytanii mglista i deszczowa, co praktycznie uniemożliwiało U-bootom rozpoznanie czy też atakowanie brytyjskich jednostek. *UB 27*, który miał próbować wdarcia się do Firth of Forth, rankiem 25 maja zaplątał się w zaporę kończąc tym samym swój udział w operacji. U 74, jeden z trzech podwodnych stawiaczy min biorących udział w akcji, został zatopiony 27 maja ogniem artyleryjskim przez cztery brytyjskie trawlery na wysokości Peterhead.

Pogoda najwyraźniej sprzysięgła się przeciw planowanemu rajdowi na Sunderland. 28 maja porywisty wiatr uniemożliwiał start Zeppelinów i Scheer, który nie chciał udawać się pod lufy Royal Navy bez możliwości rozpoznania lotniczego, zdecydował się na opracowanie innego wariantu operacji, która także mogłaby doprowadzić do wywabienia wiceadmirała Beatty'ego. Zaplanował zagon na Skagerrak – akwen oddzielający Danię od Norwegii, na którym Brytyjczycy stale utrzymywali swe lekkie siły rozpoznawcze. Decyzja, który wariant operacji zostanie zrealizowany, miała zostać podjęta „z marszu" – wszystkie okręty otrzymały rozkazy bojowe na obie ewentualności i musiały czekać pod parą i w gotowości do natychmiastowego odpłynięcia. 30 maja, o 15.00, dowództwo Morskiego Dywizjonu Statków Powietrznych poinformowało Scheera, że wiejący w głąb Zatoki Helgolandzkiej wiatr uniemożliwi start sterowców przez kolejne 48 godzin. Chcąc skorzystać z pułapki zastawionej przez U-booty, niemiecki dowódca nie mógł dłużej odwlekać wyjścia w morze. Stojące na redzie zewnętrznej okręty formującej się Hochseeflotte, a także krążowniki liniowe Hippera otrzymały zaszyfrowany rozkaz, który nakazywał rozpoczęcie wypadu na Skagerrak 31 maja 1916 roku.

Pierwsze wyszły w morze grupy rozpoznawcze Hippera. Około 02.00 nad ranem 31 maja podniosły kotwicę: 1. grupa rozpoznawcza (flagowy *Lützow*, *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Moltke* oraz *Von der Tann*), 2. grupa rozpoznawcza (krążowniki lekkie: flagowy *Frankfurt* z kontradmirałem Bödickerem, oraz *Wiesbaden*, *Pillau* i *Elbing*), a także 30 torpedowców 2., 6. i 9. flotylli pod dowództwem komodora Heinricha na krążowniku lekkim *Regensburg*. Ich zadaniem było rozpoczęcie działań krążowniczych w celu wywabienia jakichkolwiek większych sił brytyjskich pod lufy Hochseeflotte.

Półtorej godziny później rozpoczęło rejs ponad 100 jednostek floty niemieckiej. W morze wyszły 3. i 1. eskadra pancerników (razem 15 jednostek) oraz okręt liniowy *Friedrich der Grosse* z wiceadmirałem Scheerem na pokładzie. W składzie floty brakowało *Königa Alberta* z 3. eskadry, który przebywał w stoczni z powodu uszkodzonych kondensatorów, oraz pancernika *Preussen*, który był przydzielony do sił strzegących wejścia do Sundu. Do Hochseeflotte nie dołączył też uzbrojony w osiem armat kalibru 380 mm okręt liniowy *Bayern*, będący wolniejszym odpowiednikiem brytyjskiego typu Queen Elizabeth. Okręt ten został oficjalnie wcielony do floty już 18 marca, ale próby i poprawianie usterek jeszcze trwały i

Krążownik liniowy *Lützow*.



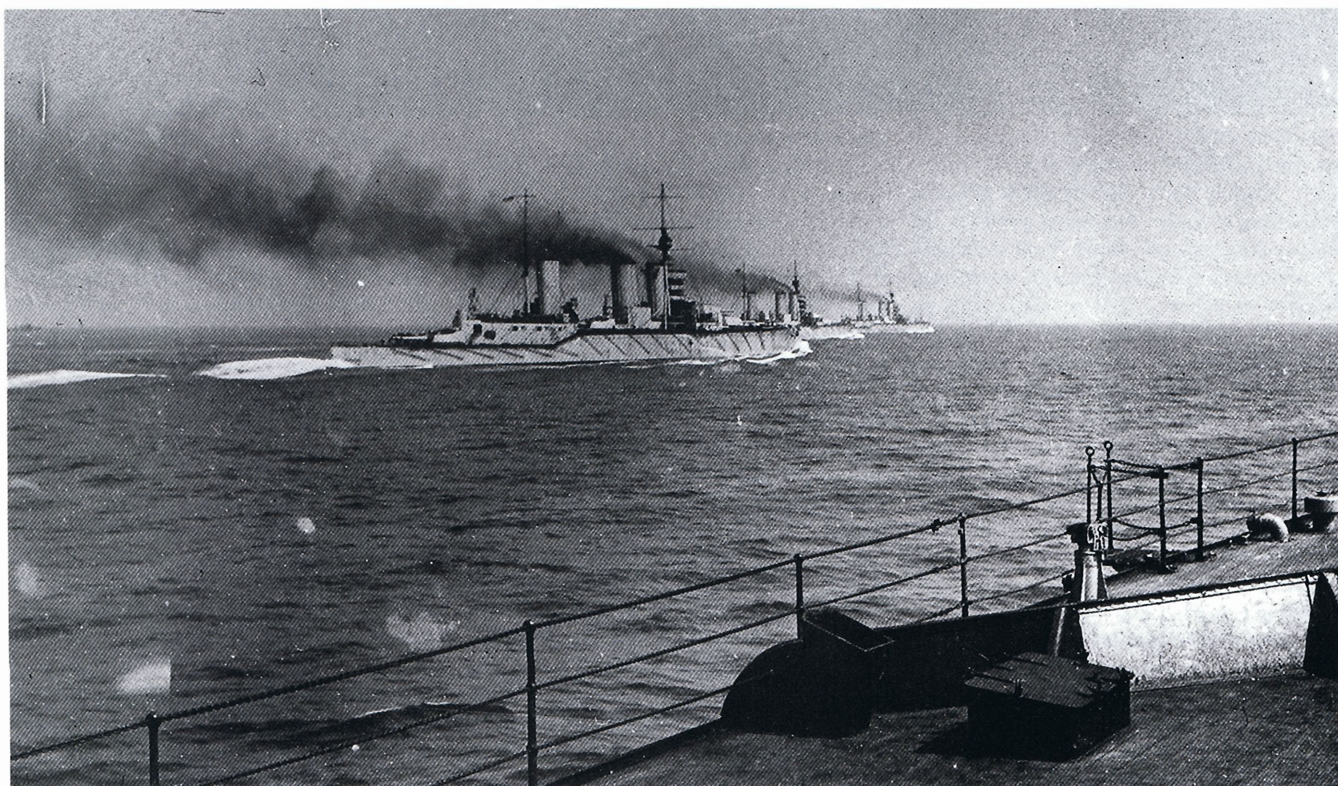
pancernik nadal przebywał na Bałtyku. W morze wyszła także 4. grupa rozpoznawcza (krążowniki lekkie: *Stettin* z komodorem von Reuterem oraz *München*, *Hamburg*, *Frauenlob* i *Stuttgart*) oraz 31 torpedowców 1. półflotylli oraz 3., 5. i 7. flotylli. Torpedowcami dowodził komodor Michelson z krążownika lekkiego *Rostock*. Około 5.00 na południowy zachód od Helgolandu do formacji dołączyła 2. eskadra pancerników (sześć predrednotów) kontradmirała Mauve, która kotwiczyła u ujścia rzeki Elby.

Wychodzący w morze dowódcy niemieckich pancerników byliby niezmiernie zdziwieni, gdyby wiedzieli, że ani w Scapa Flow, ani w Cromarty, ani nawet w Rosyth nie ma już brytyjskich pancerników i krążowników liniowych. Cała Grand Fleet oraz jednostki Beatty'ego wyszły bowiem w morze kilka godzin wcześniej, biorąc kurs na wody Skagerraku...

potężnej artylerii była prędkość, sięgająca 23,5 w. – a więc o 2,5 w. więcej, niż wynosił dotychczasowy standard w obu flotach wojennych. Nie było to, co prawda, tyle, ile „wyciągały" krążowniki liniowe (25–27 w.), ale były to okręty przyzwoicie opancerzone i odporne na pociski. Cała piątka była sukcesywnie włączana do 5. eskadry pancerników – formacji, która przejęła oznaczenie po zlikwidowanej grupie predrednotów.

Takiej eskadry Niemcy nie posiadali. Będące w budowie okręty liniowe *Bayern* i *Baden*, uzbrojone w osiem armat 380 mm, miały wejść do służby kolejno w czerwcu 1916 roku i w lutym 1917 roku. Ich bliźniacza para, *Sachsen* i *Württemberg*, nigdy nie została ukończona. Niemieckie pancerniki nie miały też przewagi szybkości nad dotychczas budowanymi okrętami. Wejście do służby 5. eskadry pancerników w znaczący sposób zwiększyło liczebną i ogniową przewagę Grand

okręty były jeszcze w budowie. Fisher twierdził, że nowe jednostki będą osiągały prędkość aż 28 w., a więc rzeczą naturalną byłoby ich włączenie do grupy Beatty'ego. W miarę postępów budowy przewidywane osiągi spadały, redukując nadzieje Beatty'ego na objęcie nad nimi dowództwa. Po próbach zdawczych okazało się, że maksymalna prędkość nowych pancerników to 23,5 w., czyli więcej niż w przypadku „normalnych" pancerników, ale mniej niż krążowników liniowych. Jellicoe zażądał więc, aby cała piątka dołączyła do Grand Fleet w Scapa Flow, tworząc tzw. szybkie skrzydło floty liniowej. Dyskusje i korespondencja obu admirałów trwały przez cały rok 1915 i początek 1916 roku. Obaj odwoływali się do przełożonych, nie szczędząc sobie zgryźliwości. Ostatecznie wygrał Jellicoe, lecz splot kilku wypadków doprowadził do tego, że 5. eskadra pancerników wzięła udział w bitwie jutlandzkiej pod dowództwem Beatty'ego.


„Wspaniałe koty" w jednej formacji – od lewej: *Queen Mary, Princess Royal* i *Lion*. Zdjęcie wykonane z pokładu *Tigera* w latach 1915-16.

Aby przyjrzeć się poczynaniom Brytyjczyków, trzeba najpierw cofnąć się do niektórych zmian, jakim uległa Grand Fleet. Przede wszystkim od stycznia 1915 roku do lutego 1916 roku weszło do służby w Royal Navy pięć potężnych okrętów liniowych typu Queen Elizabeth. Po raz pierwszy w historii uzbrojone były w armaty kalibru 381 mm. Pocisk takiego działa ważył 870 kg. Dla przykładu pocisk kalibru 343 mm ważył 634 kg, a pociski kalibru 305 mm z dział popularnych na starszych drednotach ważyły jedynie po 385 kg. Co prawda, armat było tylko osiem w czterech wieżach, ale ich układ w osi symetrii kadłuba pokrywał pole ostrzału na obie burty. Na starszych pancernikach, których środkowa wieża lub wieże wciśnięte były między nadbudówki na śródokręciu często nie było to możliwe. Pancerniki typu Queen Elizabeth miały ciągłą wzdłużną gródź torpedową. Po raz pierwszy w Royal Navy były opalane paliwem płynnym. Jednak ich największą zaletą oprócz

Fleet nad Hochseeflotte, która od lutego 1915 roku nie wzbogaciła się o żaden okręt liniowy (z wyłączeniem *Lützowa*, który jednak wkrótce miał otrzymać przeciwwagę w postaci pary *Renown* i *Repulse*). Co gorsza dla Niemców, za pięcioma jednostkami typu QE szło już pięć kolejnych typu R – wolniejszych, opalanych węglem i ropą, lecz równie silnie uzbrojonych.

Pojawienie się piątki szybkich i potężnych okrętów wzbudziło w Royal Navy kontrowersje, który z zespołów powinny one zasilić. Czy dołączyć do Grand Fleet w Scapa Flow, czy też do stojących w Rosyth i pilnujących wybrzeża przed rajdami niemieckimi brytyjskich krążowników liniowych? 5. eskadra pancerników była również przyczynkiem do kompetencyjnej rozgrywki między dowódcą Grand Fleet, admirałem Jellicoe, a dowódcą dywizjonu krążowników liniowych, wiceadmirałem Beatty'm. Ten ostatni miał przyobiecane nowe pancerniki jeszcze przez lorda Fishera w 1914 roku, kiedy

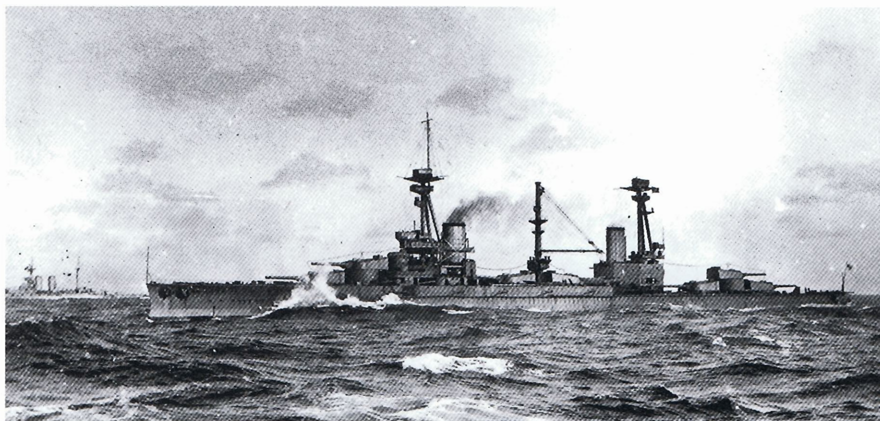
Tajemnicą poliszynela w Royal Navy był fakt, że coś niedobrego dzieje się z celnością ognia krążowników liniowych. Już po bitwie falklandzkiej krytykowano niesłychanie długi czas, jakiego potrzebowały na zatopienie dużo słabszych krążowników pancernych admirała von Spee. W kolejnych starciach fakt słabej celności ich artylerii został potwierdzony. Beatty twierdził, nie bez racji, że przyczyną takiego stanu rzeczy jest bazowanie jego okrętów w Rosyth, gdzie nie było wolnych od U-bootów akwenów nadających się do próbnych strzelań. Poza tym krążowniki liniowe były utrzymywane w stanie stałej gotowości bojowej w obawie przed rajdami niemieckimi i nie miały możliwości odejścia na północ dla przeprowadzania strzelań.

Na spotkaniu pierwszego lorda morskiego Henry'ego Jacksona z Beatty'm i Jellicoe w Rosyth, 12 maja, ustalono, iż 3. eskadra krążowników liniowych (*Invincible*, *Indomitable* i *Inflexible*) pod

dowództwem kontradmirała Hooda odejdzie do Scapa Flow na dziesięciodniowe strzelania artyleryjskie. Dwa tygodnie wcześniej, 22 kwietnia, podczas wypadu pod wybrzeże norweskie w gęstej mgle zderzyły się krążowniki liniowe *New Zealand* i *Australia*, przy czym uszkodzenia tego ostatniego były na tyle poważne (rozbity pancerz burtowy), że musiał on zostać skierowany do Devonport na kilkutygodniowy remont. Wraz z odejściem 3. eskadry siły stopniałyby o cztery krążowniki liniowe, podczas gdy 1. grupa rozpoznawcza Hippera rzekomo otrzymała nowy krążownik *Hindenburg* (co w rzeczywistości nastąpiło ale ponad rok później).

Wobec potężnych nacisków ze strony polityków oraz mieszkańców miast nadbrzeżnych Jellicoe nie mógł pozwolić na kolejne zagony Hippera i zgodził się, by czasowo 5. eskadra pancerników dołączyła do krążowników Beatty'ego bazujących w Rosyth. Dnia 21 maja 1916 roku czwórka pancerników (piąty okręt – *Queen Elizabeth* – wrócił 26 maja z kampanii dardanelskiej i wymagał dokowania) pod dowództwem kontradmirała Evana-Thomasa opuściła Scapa Flow i udała się do Rosyth, dokąd przybyła rankiem dnia następnego. Kilka godzin później 3. eskadra krążowników liniowych Hooda odpłynęła do Scapa Flow. Beatty miał pod swoją komendą pięć najpotężniejszych i najszybszych pancerników na świecie.

Należało przypuszczać, że Beatty będzie potrafił zrobić właściwy użytek z przekazanych mu okrętów. Jeszcze przed wojną ten dumny i nieco ekscentryczny człowiek stał się ulubieńcem opinii publicznej, upatrującej w nim następcy Nelsona i pogromcy Hunów. Zarówno życie prywatne, jak i przebieg służby Beatty'ego odbiegały od standardów. Wywodzący się z irlandzkiej gentry[2] David Beatty wstąpił do marynarki w 1884 roku. Wziął udział w kampanii lorda Kitchenera w Sudanie, gdzie w 1897–1898 roku dowodził na Nilu kanonierką *Fateh*. Jego przedsiębiorczość i bohaterstwo w walce przyniosły mu w wieku 27 lat stopień Commandera, Distinguished Service Order oraz zainteresowanie dziennikarzy. David Beatty stał się atrakcją towarzyską i „własnością" prasy, o



Jedyny siedmiowieżowy pancernik w historii – *Agincourt*. Przed jego dziobem widoczny jeden z pancerników typu Queen Elizabeth.

którą pozornie nie dbał, ale której zainteresowanie i opinie sprawiały mu wielką przyjemność. Kampania sudańska zaowocowała też bardzo przydatną znajomością – poznał uczestniczącego w niej Winstona Churchilla. Dwa lata później Beatty odznaczył się w trakcie powstania bokserów w Chinach, gdzie został poważnie ranny.

W trakcie tej samej kampanii rany odniósł tak że jego późniejszy dowódca – John Jellicoe. Powstanie bokserów oznaczało dla Beatty'ego jeszcze więcej splendorów oraz stopień komandora, a zaznaczyć trzeba, że w owym czasie średnia wieku otrzymujących go oficerów wynosiła 42 lata. Beatty miał wówczas 29 lat i trudno się dziwić tym, którzy widzieli w nim Nelsona. W 1910 roku Beatty był już najmłodszym w historii brytyjskim kontradmirałem (38 lat). W międzyczasie ożenił się z córką Marshalla Fielda – amerykańskiego multimilionera i właściciela sieci sklepów. Dało to mu niezależność finansową, rzadko dostępną brytyjskim oficerom marynarki, którzy wcale nie należeli do najlepiej opłacanych. Dostęp do ogactwa żony, ekscentryczny charakter, ekstrawaganckie stroje i mundury, a także słabość do prasy nie zjednywały mu przyjaciół wśród innych oficerów, dla publiczności był jednak postacią z misją – i zdaje się, że sam zaczął w nią wierzyć.

Kiedy w 1911 roku zaproponowano mu stanowisko zastępcy dowódcy Floty Atlantyckiej... zdecydowanie odmówił jego przyjęcia, nie chciał bowiem być w niczym „drugi". Jednak Admiralicji nie powinno się odmawiać, nawet jeśli jest się kandydatem na Nelsona. Beatty został bez przydziału, i wystarczyły dwa lata trwania takiego stanu rzeczy, by zgodnie z przepisami przeszedł na emeryturę.

Karierę Beatty'ego uratował Churchill, który jeszcze w tym samym roku został pierwszym lordem Admiralicji. Beatty otrzymał stanowisko sekretarza morskiego pierwszego lorda i choć szczerze nienawidził tej pracy, doczekał tak 1 marca 1913 roku, kiedy to z protekcji Churchilla otrzymał dowództwo 1. eskadry krążowników liniowych.

Żadna z istniejących klas okrętów wojennych nie pasowała bardziej do charakteru kontradmirała Beatty'ego niż krążowniki liniowe. Beatty był człowiekiem czynu, a nie chłodnej, intelektualnej kalkulacji. Wielkie krążowniki pancerne, które mu powierzono, nie miały jasno określonych zadań we flocie liniowej. Miały być swoistymi „harcownikami" mórz, okrętami o wielorakich funkcjach – od ścigania rajderów na oceanach przez niszczenie lekkich sił przeciwnika aż po zadania rozpoznawcze, jako szybkie skrzydło floty. Ich prędkość miała służyć szybkiemu dopadnięciu słabszego przeciwnika oraz możliwości oderwania się od prawdziwego okrętu liniowego. Tymczasem Beatty traktował swoją eskadrę jako coś w rodzaju elity floty, swoiste siły specjalne Royal Navy, zdolne do pokonania każdego przeciwnika. To za jego dowództwa prasa przemianowała wielkie krążowniki pancerne na krążowniki liniowe. Liniowy, a więc zdolny do walki z okrętami liniowymi, a na dodatek od nich szybszy.

Zarówno Beatty, jak i dowódcy poszczególnych okrętów, których na ogół sam dobierał, wielokrotnie wypowiadali się, określając swoje jednostki jako szybkie pancerniki. Wybuch wojny tylko utwierdził eskadrę Beatty'ego, a także całą opinię publiczną w szczególnej misji, jaką ma do spełnienia eskadra krążowników liniowych. Bazowanie w Rosyth, w oddaleniu od Grand Fleet, stworzyło jeszcze większą iluzję, podsycaną zresztą przez samego Beatty'ego, że jego zespół to właściwie osobna flota, zdolna do samodzielnego dokonywania cudów. Pierwsze sukcesy krążowników liniowych tylko wszystkich w tym utwierdzały.

Nie było tajemnicą w Royal Navy, że Beatty źle znosił podległość Grand Fleet i zwierzchnictwo admirała Jellicoe. Źle były również do sie-

Okręt liniowy *Warspite* z 5. eskadry pancerników. Zdjęcie z okresu 1916/17.



[2] Gentry – niższa szlachta angielska. Posiadała herby ale bez tytułów. Do gentry należało też bogate mieszczaństwo zyskujące prawa szlacheckie przez nabycie ziemi.



Valiant z 5. eskadry pancerników w latach 1916/17.

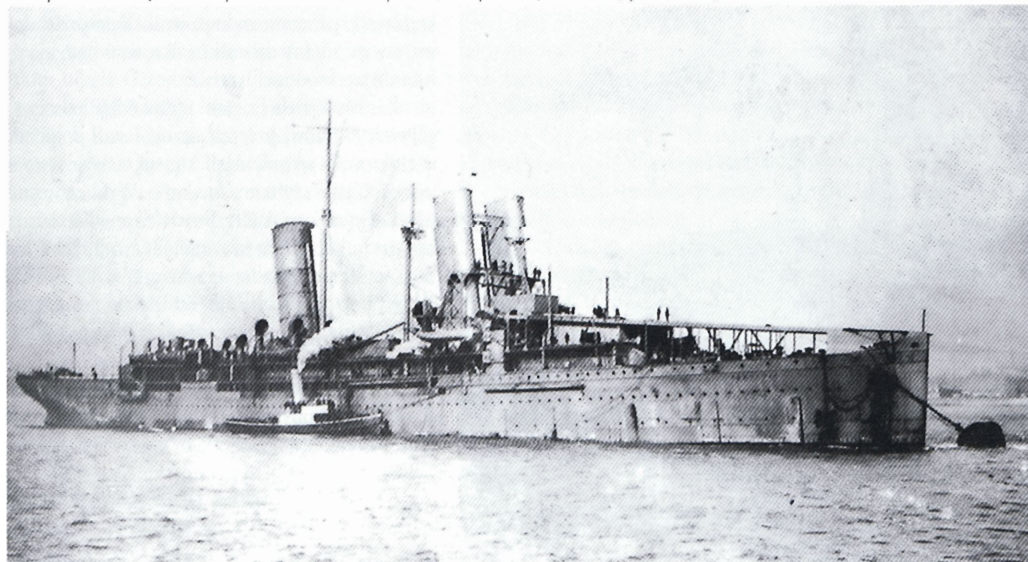
bie nastawione załogi obu brytyjskich zespołów. Marynarze z Grand Fleet zazdrościli załogom krążowników liniowych lepszych warunków bytowania i możliwości korzystania z atrakcji pobliskiego Edynburga. Zazdroszczono też zainteresowania prasy i większej ilości bojowych wyjść w morze. Wyśmiewano jednocześnie w mesach stracone okazje pod Dogger Bank czy podczas niemieckiego rajdu na Scarborough. Obaj dowódcy także nie darzyli się sympatią, choć nigdy nie okazywali sobie wrogości. John Jellicoe był całkowitym przeciwieństwem Beatty'ego. Starszy o 12 lat (1859–1935), był spokojnym i wyważonym człowiekiem, lubianym zarówno przez oficerów, jak i przez marynarzy. Odznaczył się w walkach w Egipcie w 1882 roku oraz w Chinach w 1900 roku. W 1888 roku jako wykwalifikowany artylerzysta został asystentem komandora Johna Fishera, który pełnił wówczas stanowisko Szefa Artylerii (Director of Naval Ordnance). Kiedy Fisher został w 1904 roku pierwszym lordem morskim, uczynił Jellicoe swoim Szefem Artylerii i „naznaczył" na dowódcę floty w czasie wojny. Stąd też Fisher celowo kierował jego karierą tak, aby podopieczny zebrał niezbędne doświadczenie. Jellicoe był kolejno: kontrolerem floty (odpowiedzialnym za budowane okręty), trzecim lordem morskim, dowódcą Floty Atlantyckiej, a potem eskadry pancerników w Home Fleet. Wybuch wojny zastał go na stanowisku drugiego lorda morskiego.

Jellicoe był urodzonym administratorem, zapobiegliwym i zawsze znającym wszystkie szczegóły planowanych operacji. Skrajnym przykładem jego administracyjnego podejścia do żywiołu, jakim jest bitwa morska były Rozkazy Bitewne (Grand Fleet Battle Orders), jakie Jellicoe sporządził w pierwszym roku wojny. Zostały wydrukowane w formie... 200 stronicowej książki, w której admirał starał się przewidzieć każdą możliwą sytuację i podpowiedzieć swym podwładnym właściwe na nią rozwiązanie. Ich drobiazgowość graniczyła z absurdem i była dowodem, że nie oczekiwał od podwładnych inicjatywy w akcji. Obejmując dowództwo Grand Fleet, Jellicoe z zaskoczeniem stwierdził, że jego poprzednik adm. George Callaghan zostawił po sobie kilkustronicowe Instrukcje Postępowania Floty, dające poszczególnym dowódcom dużą swobodę w interpretowaniu i przewidywaniu intencji głównodowodzącego. Callaghan, a także kilku innych admirałów Royal Navy było zwolennikami decentralizacji dowodzenia i zastąpienia świętej zasady prowadzenia walki w szyku liniowym skoordynowanym współdziałaniem poszczególnych eskadr pancerników.

Jellicoe starał się przewidzieć każdą sytuację i być dobrze przygotowanym na wszelkie możliwe niebezpieczeństwa. Z niepokojem śledził wszelkie pogłoski – a to o niemieckich okrętach liniowych uzbrojonych w działa kal. 432 mm, a to o krążownikach liniowych stawiających za sobą miny, a to o olbrzymich U-bootach rozwijających prędkość 24 w. i towarzyszących Hochseeflotte, aby skrycie zaatakować Grand Fleet. Wierzył w to i starał się zapobiec wszystkim bardziej lub mniej realnym niebezpieczeństwom. Niestety efektem takiej postawy bywał paraliż decyzyjny lub częściej decyzje minimalistyczne i asekuracyjne.

W tym względzie był przeciwieństwem Beatty'ego, który często nie znał nawet danych taktyczno-technicznych poszczególnych okrętów, a w walce posługiwał się instynktem i umiejętnością improwizowania. Fisher mówił o Jellicoe, że jest: *„jedynym człowiekiem, który w godzinę może przegrać wojnę"*. I choć nie była to do końca prawda, to roztropność Jellicoe w połączeniu z odpowiedzialnością dowódcy największej armady w historii bardzo przytłaczała

Campania – okręt lotniczy Grand Fleet, który nie „załapał" się na bitwę jutlandzką.




Krążownik lekki *Blanche* należący do typu Boadicea.

admirała. Jellicoe był idealnym dowódcą floty nastawionej na działania pasywne, gdy tymczasem Beatty miał lepsze cechy dowódcy na czas wojny. Jellicoe brakowało zdecydowania i brawury dowódcy krążowników liniowych, Beatty zaś nie doceniał znaczenia wszechstronnego przygotowania akcji, a także wyszkolenia podległych mu ludzi do działania w zespole.

Przykładem braku profesjonalizmu w tym wypadku było zachowanie wiceadmirała Beatty'ego po przybyciu pod jego rozkazy pancerników 5. eskadry. W ciągu ośmiu dni, jakie minęły pomiędzy ich przybyciem do Rosyth a wyjściem całego zespołu w rejon Skagerraku, Beatty nie znalazł czasu, aby nawet na chwilę spotkać się z Evanem-Thomasem celem uzgodnienia taktyki i poglądów na użycie jego okrętów w akcji. Beatty, który od ponad roku walczył o przydzielenie mu tych okrętów, nie tylko nie spotkał się z ich dowódcą, ale nawet nie zapoznał go ze swoimi rozkazami bojowymi, a więc generalnymi instrukcjami na czas bitwy, jakie obowiązywały wszystkich dowódców poszczególnych jednostek. Beatty nie lubił i lekceważył Evana-Thomasa, bowiem ten był bliskim przyjacielem Jellicoe.

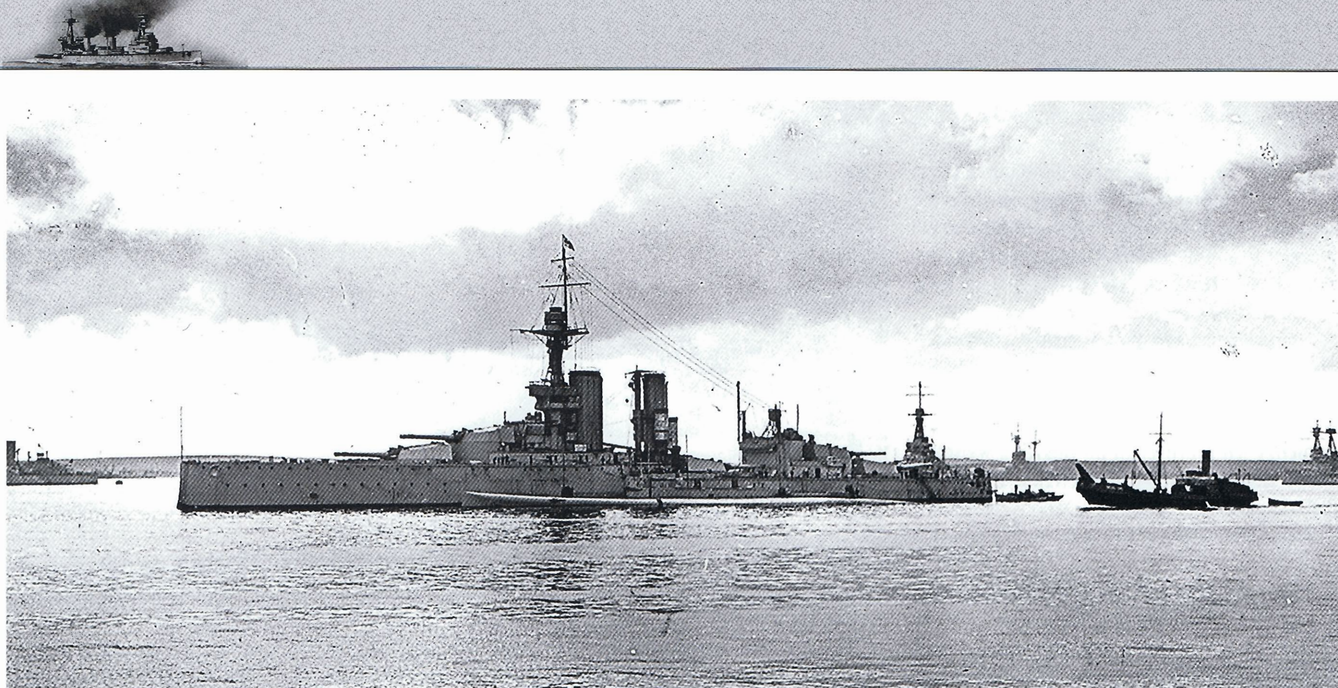
Po wojnie, poczas ogólnonarodowej dyskusji na temat skuteczności Royal Navy w bitwie jutlandzkiej, Beatty tłumaczył swoje zachowanie tym, że odformalizowanie dowodzenia w jego zespole tak bardzo odbiegało od tego, jakie preferował Jellicoe w Grand Fleet, iż nie uznał on za stosowne, aby wtajemniczać w szczegóły Evana-Thomasa, który i tak w ciągu kilku tygodni miał powrócić do Scapa Flow. Było to aroganckie pomniejszanie wagi zaniedbania, które wiele kosztowało. Dodajmy że w razie śmierci Beatty'ego lub wyłączenia flagowego *Liona* z akcji (vide – bitwa u ławicy Dogger) to właśnie Evan-Thomas objąłby dowództwo całego zespołu.

Admiralicja zaplanowała na pierwsze dni czerwca kolejną akcję, mającą na celu wywabienie Hochseeflotte z baz. Za przynętę miały służyć dwie eskadry krążowników lekkich, wchodząc aż na wody Kattegatu. Ich dalekim ubezpieczeniem miała być Grand Fleet w pełnym składzie oraz krążowniki liniowe Beatty'ego. Pod koniec maja admiralicja zauważyła urwanie się jakiejkolwiek aktywności U-bootów wobec żeglugi, w szczególności na tzw. Western Approaches (zachodnim podejściu do Wysp Brytyjskich). Co prawda, na początku maja Niemcy ogłosili zawieszenie nieograniczonej wojny podwodnej, lecz coraz częstsze przypadki działalności U-bootów na wschodnim wybrzeżu doprowadziły Admiralicję do przekonania, iż Niemcy także szykują wypad swych głównych sił.

30 maja Room 40 przechwycił i rozszyfrował rozkaz Scheera nakazujący Hochseeflotte sformowanie szyku u ujścia Jade. Z kolejnych meldunków wynikało, iż Niemcy planują jakąś operację i że będą wychodzić wytrałowanym kanałem wiodącym ku ławicy Horns Reef, niedaleko wybrzeży duńskich.

Pod wpływem tych meldunków Admiralicja zmieniła zamiar wypadu na Kattegat i o 17.28 nakazała Jellicoe wyjście w morze i koncentrację sił na wschód od wybrzeży Szkocji. Wkrótce rozkazy zostały uszczegółowione. 20 minut później Beatty otrzymał polecenie wyjścia z Rosyth i skierowania się do punktu znajdującego się około 100 Mm na północny zachód od Horns Reef (57°45'N, 4°15'E). Po osiągnięciu go o 14.00 dnia następnego i w przypadku braku innych rozkazów krążowniki liniowe miały skierować się na północ. W tym czasie

Krążownik liniowy *Inflexible* we wczesnym okresie służby.



Pancernik *King George V*, ok. 1916 r.

Jellicoe powinien wyjść ze Scapa Flow całą Grand Fleet, uzupełnioną w morzu o 2. eskadrę pancerników, przesuniętą niedawno do Invergordon. Grand Fleet miała kierować się ku pozycji około 65 Mm na północ od punktu, w którym o 14.00 31 maja miał się znaleźć Beatty. W przypadku nie napotkania Niemców oba zespoły miały się tam połączyć późnym popołudniem.

Wkrótce po otrzymaniu przez Beatty'ego rozkazu wyjścia w morze okręty zgromadzone w Rosyth zaczęły zbierać załogi, które rozeszły się na jednodniową przepustkę. Na maszty wciągnięto umówione sygnały flagowe – to dla tych, którzy mieli okręty w zasięgu wzroku. W lokalnej centrali telefonicznej każdego popołudnia przebywał oficer, który na umówiony sygnał dzwonił do wszystkich klubów golfowych i tenisowych, a także do hoteli, klubów towarzyskich i kin. Te ostatnie miały przygotowane plansze informujące o konieczności powrotu marynarzy na okręty. System działał na tyle sprawnie, że tuż po 20.00, a więc w około dwie godziny od otrzymania ze Scapa Flow rozkazu, pierwsze jednostki armady Beatty'ego rzuciły cumy, kierując się ku wyjściu z zatoki Firth of Forth.

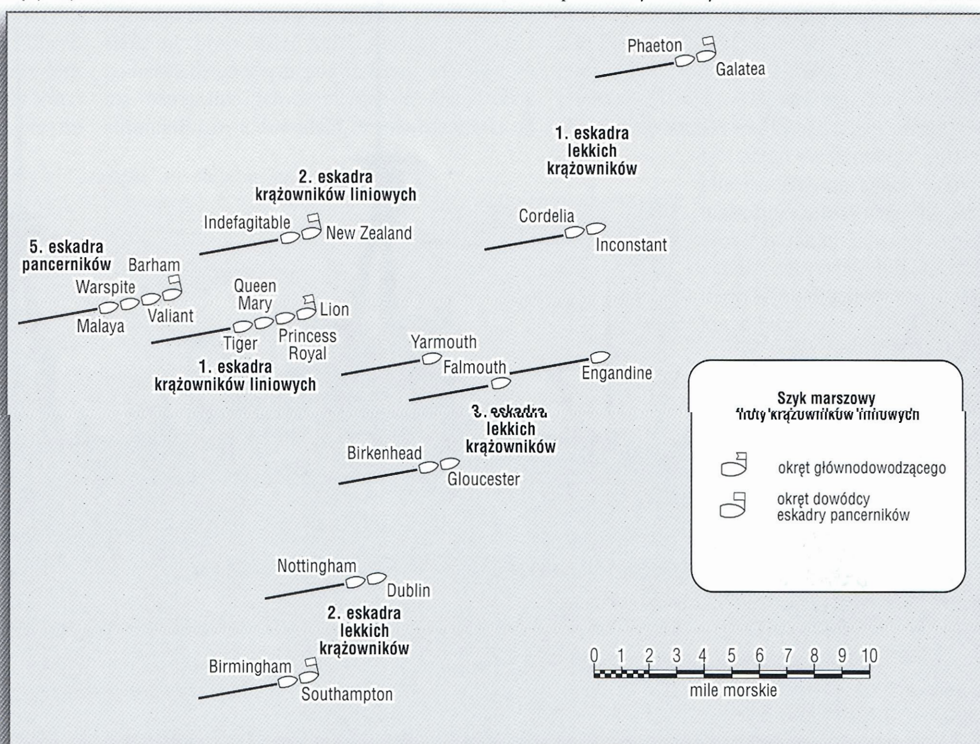
Był wtorek 31 maja 1916 roku. Nocą z niedzieli na poniedziałek po raz pierwszy w Wielkiej Brytanii przesunięto czas z zimowego na letni. We flocie dotyczyło to jednak tylko załóg jednostek pozostających w bazie. Z jakichś przyczyn admiralicja zarządziła, aby po wyjściu na pełne morze życie na okrętach wracało do czasu astronomicznego. Wychodzące w morze załogi eskadry z Rosyth przeklinały ten pomysł – po wyjściu z Firth of Forth, a więc około 24.00 czas miał być cofany o godzinę i im przypadała pięciogodzinna wachta.

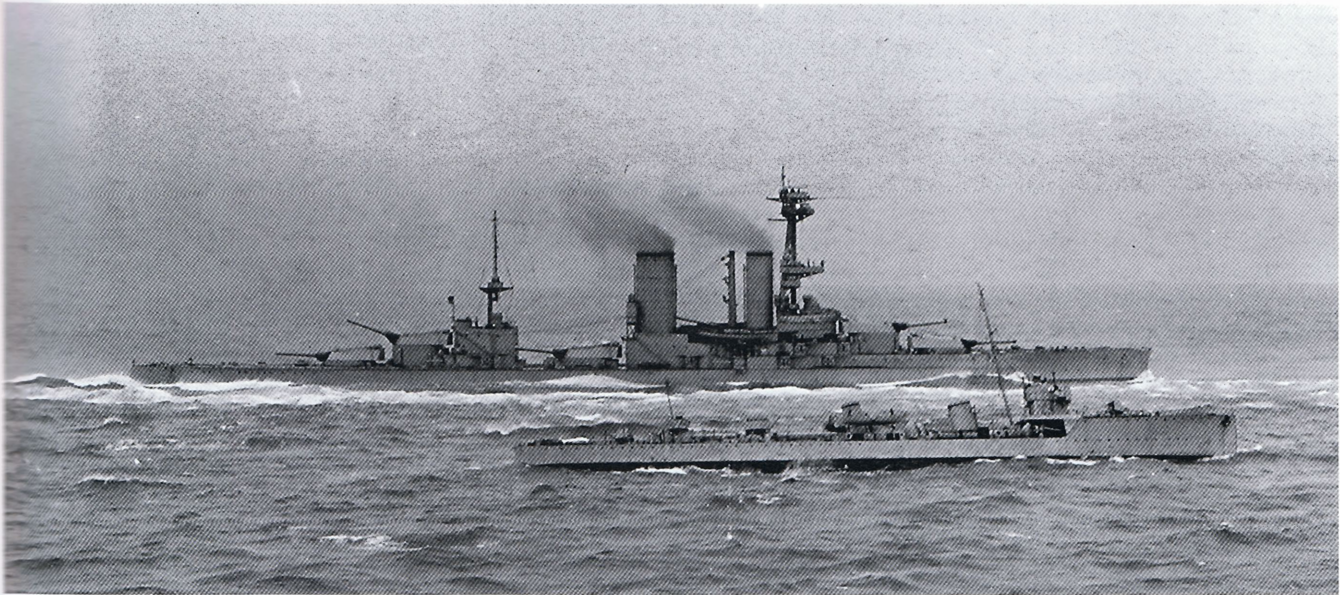
Zarządzenie admiralicji przeklinają też historycy zajmujący się bitwą jutlandzką. Przeglądając bowiem wpisy w dziennikach okrętowych, zauważyć można, że część dowódców prowadziła je według czasu letniego, a inni cofali się o godzinę. Dla spotęgowania tego bałaganu robili to w dowolnie wybranym przez siebie momencie.

Wkrótce po północy cała eskadra wiceadmirała Beatty'ego wyszła na pełne morze, gdzie sformowano nocny szyk. Beatty miał pod swoją komendą 52 okręty wojenne. Oprócz flagowego *Liona* dysponował 1. eskadrą krążowników liniowych (flagowy *Princess Royal*, *Queen Mary* i *Tiger*) pod komendą kontradmirała Osmonda de Brocka, okrojoną 2. eskadrą krążowników liniowych (flagowy *New Zealand* i *Indefatigable*, trzeci okręt – *Australia* – przebywał w stoczni) pod dowództwem kontradmirała W. C. Pakenhama oraz opisaną już, również okrojoną 5. eskadrą pancerników Evana-Thomasa (flagowy *Barham* oraz *Valiant*, *Warspite* i *Malaya*).

Osłonę zespołu tworzyły trzy eskadry krążowników lekkich: 1. eskadra pod dowództwem komodora E. S. Alexandra-Sinclaira (*Galatea*, *Phaeton*, *Inconstant* i *Cordelia*), 2. eskadra pod dowództwem komodora W. E. Goodenougha (*Southampton*, *Birmingham*, *Nottingham* i *Dublin*) oraz 3. eskadra pod dowództwem komandora J. D. Edwardsa (*Falmouth*, *Yarmouth*, *Birkenhead* i *Gloucester*). Towarzyszyło im 27 niszczycieli: 1. flotylla (dziewięć jednostek) z komandorem C. D. Roperem na krążowniku lekkim *Fearless*, połączone 9. i 10. flotylla (osiem jednostek) z komandorem M. L. Goldsmithem na niszczycielu *Lydiard* oraz 13. flotylla (dziesięć jednostek) z komandorem J. U. Farie na krążowniku lekkim *Champion*.

Nowością w historii wojen morskich był udział w wyprawie okrętu lotniczego – transportowca wodnopłatowców *Engadine*. Okręt ten był pierwotnie parowcem pocztowym o wyporności 2550 t, zbudowanym dla obsługi połączenia z Francją przez kanał La Manche. Wraz z dwoma innymi parowcami został wyczarterowany już w sierpniu 1914 roku przez Royal Navy od właściciela – South-Eastern





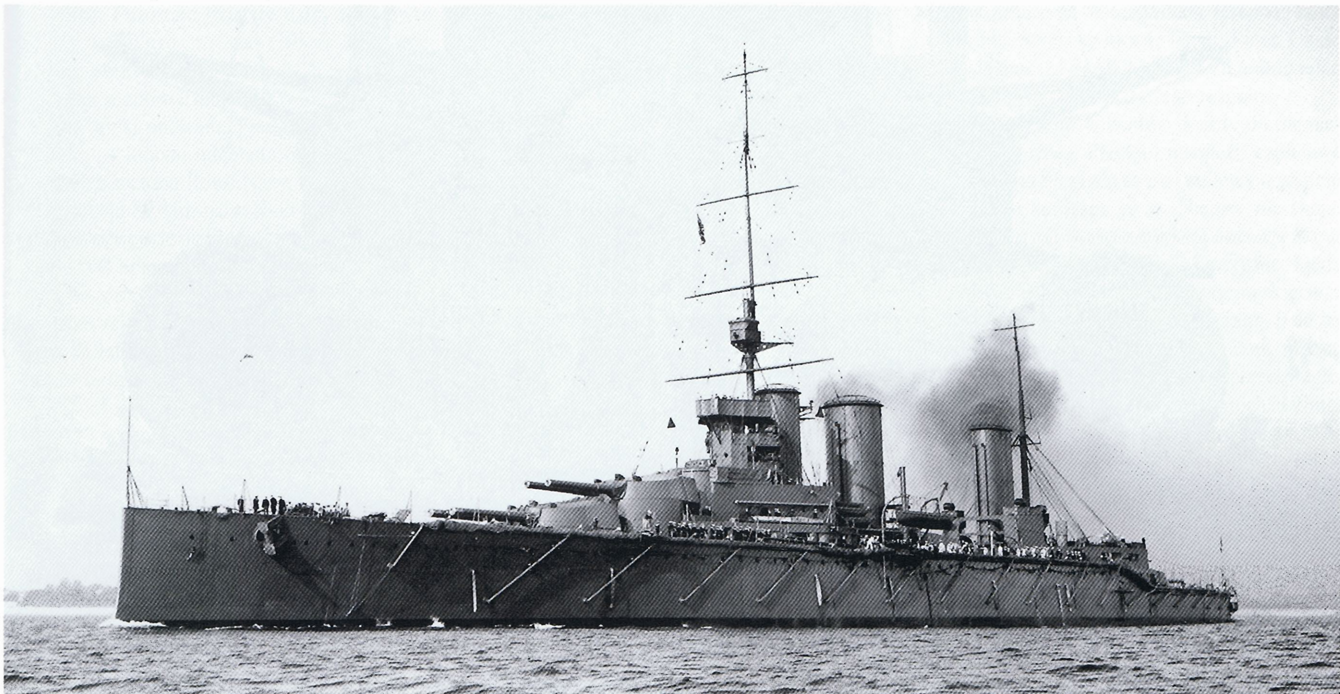
Okręt liniowy *Canada*. Niedoszly chilijski *Almirante Latorre*. Na pierwszym planie niszczyciel *Oak* będący okrętem łącznikowym admirała Jellicoe.

& Chatham Railway Company. Adaptacja na okręt lotniczy sprowadziła się do zbudowania na rufie hangaru i ustawienia dźwigów do opuszczania i podnoszenia wodnosamolotów. W kwietniu 1916 roku dołączenie *Engadine* do Grand Fleet jako okręt zwiadu lotniczego rozważał Jellicoe i choć zaletą jednostki była duża, bo 22-węzłowa prędkość, to marny zasięg zdecydował o pozostawieniu okrętu w Rosyth, gdzie dotychczas bazował. Beatty zdecydował się na zabranie transportowca w wyprawę 31 maja nie tylko dla celów rozpoznania. Oprócz dwóch wodnopłatowców bombowo-rozpoznawczych Short Admiralty Type 184, *Engadine* miała w hangarze dwa niewielkie, jednomiejscowe myśliwce typu Sopwith Baby, uzbrojone w karabiny maszynowe oraz wypełnione materiałem wybuchowym strzałki. Te ostatnie służyły do atakowania sterowców i miały być zrzucane, gdy myśliwiec przelatywał nad powłoką. To właśnie ataku niemieckich Zeppelinów Beatty obawiał się najbardziej i tu upatrywał roli tego niezwykłego okrętu. Mimo swoich 22 węzłów *Engadine* była najwolniejszą jednostką jego zespołu, a co gorsza, przy dłuższym utrzymywaniu tej prędkości zabrakłoby jej węgla na powrót. Mając to na względzie, dowódca brytyjskiego zespołu wyznaczył prędkość marszową 18 w.

W tym samym czasie, kiedy Beatty wychodził z Rosyth, Grand Fleet rozpoczęła opuszczanie Scapa Flow. Wymarsz całej floty w morze był skomplikowaną operacją nie tylko ze względu na liczbę biorących w niej udział jednostek, ale także i na warunki nawigacyjne kotwicowiska w Scapa oraz na zapadające ciemności (Grand Fleet ze względu na U-booty wychodziła tylko po zmroku). Nie wymagało to jednak żadnych operacyjnych przygotowań ze strony admirała Jellicoe – wszystkie szczegóły znajdowały się już w rozkazach wydanych każdej jednostce. Aby wyprowadzić całą flotę liniową w morze i ustawić ją w szyk marszowy, dowódca Grand Fleet wysyłał jedynie dwa sygnały radiowe, z których pierwszy stanowiło jedno słowo, oznaczające osiągnięcie gotowości w ciągu 2 godzin. Ten sam sygnał oznaczał dla dowództwa bazy polecenie rozsunięcia sieci i uprzedzenia jednostek patrolujących podejścia. Drugi sygnał w zaszyfrowany sposób określał godzinę podniesienia kotwic i prędkość, z jaką miały poruszać się okręty po wyjściu na pełne morze. Kolejność wychodzenia okrętów w morze, przybrane formacje i odległości pomiędzy nimi były ustalone już wcześniej i nie wymagały żadnych dodatkowych sygnałów.

Około 22.30, a więc na dwie i pół godziny przed wyjściem w morze 1. grupy rozpoznawczej Hippera i na cztery godziny przed opuszczeniem ujścia Jade przez Hochseeflotte, Jellicoe miał w morzu największy zespół okrętów wojennych, jaki widział świat. Ze Scapa Flow wyszło 16 okrętów liniowych oraz trzy krążowniki liniowe 3. eskadry kontradmirała Hooda – jednocześnie z Cromarty

Krążownik liniowy *Queen Mary* w 1914 r.



wyruszyło osiem okrętów liniowych wiceadmirała Martyna Jerrama na *King George V* – te okręty miały dołączyć do sił Jellicoe około południa dnia następnego. Pancernikom towarzyszyło osiem krążowników pancernych, 12 krążowników lekkich, 50 niszczycieli, a także stawiacz min *Abdiel*. 51. niszczyciel – *Oak* – został przydzielony jako okręt łącznikowy do *Iron Duke*, flagowego pancernika admirała Jellicoe. Łącznie z zespołem Beatty'go Brytyjczycy wyprowadzili więc w morze 28 pancerników oraz dziewięć krążowników liniowych. Była to prawie cała siła, jaką mogła wystawić do walki Royal Navy.

Brakowało przebywających na przeglądzie *Queen Elizabeth* oraz *Emperor of India* (typ Iron Duke). Nie wziął udziału w bitwie jutlandzkiej także sławny *Dreadnought*, który przechodził w tym czasie przegląd w Rosyth (niektóre źródła podają, że czasowo wzmocnił on w ostatnich dniach maja 3. eskadrę pancerników, złożoną z predrednotów typu King Edward VII i bazującą w Sheerness u ujścia Tamizy). Z krążowników liniowych brakowało jedynie naprawianej w tym czasie *Australii*. Admirał Jellicoe pozostawił w bazie jeden potężny okręt. Był to *Royal Sovereign* (wolniejsza wersja typu Queen Elizabeth), uzbrojony w osiem armat kalibru 381 mm. Jako że dołączył on do Grand Fleet dopiero 25 maja i jego maszyny jeszcze nie w pełni były sprawne, dowódca uznał, że jego obecność w akcji może stanowić bardziej zagrożenie niż wzmocnienie.

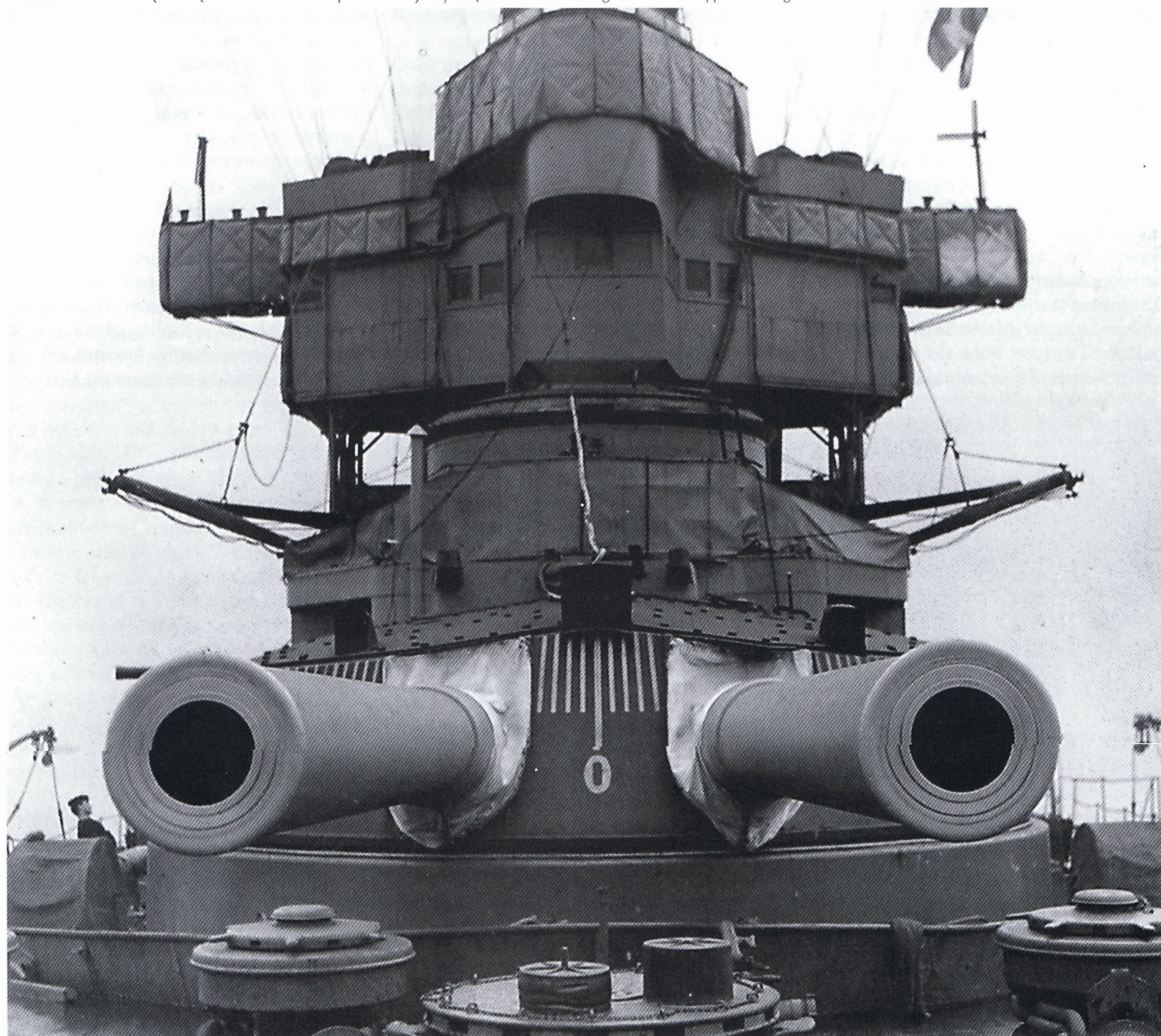
Tak więc jedynymi jednostkami trzonu Grand Fleet, uzbrojonymi w 15-calówki były bliźniaki typu Royal Sovereign – *Revenge* i *Royal Oak*, które zdążyły wejść do służby odpowiednio 1 lutego i 1 maja 1916 roku.

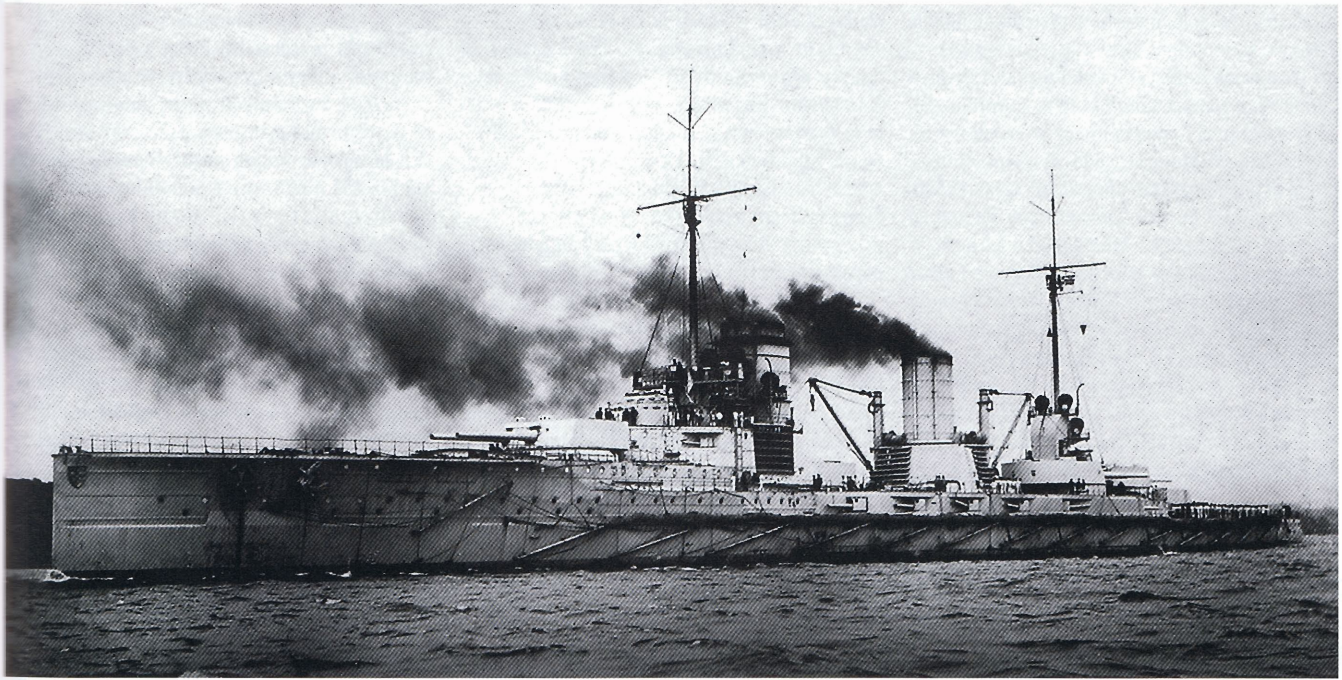
W zespole Jellicoe zabrakło okrętu lotniczego, mimo iż takowy Grand Fleet już posiadała. Był nim wyposażony w pokład startowy statek pasażerski Cunarda *Campania*, dziesięciokrotnie większy od *Engadine*. Jednak 31 maja bazująca w Scapa Flow *Campania*... nie odebrała sygnału Jellicoe, nakazującego wyjście w morze. Kiedy na okręcie zorientowano się, co się dzieje, Grand Fleet nie było już w Scapa od dwóch godzin. Goniącej Grand Fleet *Campanii* Jellicoe nakazał o 04.37 powrót do bazy. Admirał sądził, że maksymalna prędkość okrętu wynosi 19 w. – tymczasem *Campania* pruła fale z prędkością o 1,5 w. większą. Oprócz obawy o niedoścignięcie Grand Fleet na czas Jellicoe obawiał się, że pozbawiona eskorty *Campania* będzie łatwym celem dla U-bootów. W ten sposób Jellicoe pozostał bez bazujących na *Campanii* dwóch samolotów rozpoznawczych, siedmiu myśliwców oraz balonu-latawca typu Caquot, używanego do „zaglądania" za horyzont.

Rankiem 31 maja 1916 roku ku wodom Skagerraku płynęły więc dwie prawie kompletne floty liniowe. Ze strony niemieckiej podążał zespół w składzie 16 drednotów, sześciu predrednotów oraz pięciu krążowników liniowych. Anglicy dysponowali 28 drednotami i dziewięcioma krążownikami liniowymi.

Żadna ze stron nie miała pojęcia o wyjściu w morze drugiej i mimo wielkich starań wywiadowczych do ostatniej chwili obecność i siła przeciwnika miały pozostać nieznane. Kształtująca się sytuacja była dogodna tylko dla Royal Navy, która otrzymywała jedną z nielicznych w tej wojnie okazji przyłapania całej Hochseeflotte na pełnym morzu i sprawienia jej wymarzonego „dnia Armagedonu". Bo to, że z takiego starcia Royal Navy wyjdzie zwycięsko, dla Brytyjczyków było oczywiste.

Widok na dziobową wieżę armat 305 mm i pomost bojowy krążownika liniowego *Australia* (typ Indefatigable).





Krążownik liniowy *Seydlitz*.

BÓJ KRĄŻOWNIKÓW LINIOWYCH

30 maja radiostacje niemieckie rozpoczęły nadawanie szyfrogramu przeznaczonego dla U-bootów operujących u wybrzeży Wielkiej Brytanii, które wynurzą się w celu ładowania akumulatorów. Wiadomość mówiła o planowanym wyjściu brytyjskiej floty w morze 31 maja lub 1 czerwca. Odebrały ją jedynie dwa okręty podwodne. Pozostałe działały dalej w nieświadomości poczynań zarówno Royal Navy, jak i swoich jednostek nawodnych. Była to jedna z przyczyn niepowodzenia zastawionej na brytyjskie pancerniki podwodnej pułapki.

U 32, na którym odebrano meldunek o spodziewanych ruchach Royal Navy, skierował się na pozycję około 80 Mm na wschód od wyspy May, zamykającej wejście do Firth of Forth. Jego dowódca, Kpt. von Spiegel, słusznie dedukował, że jeśli Beatty wyjdzie w morze wieczorem, to znajdzie się w tym rejonie o brzasku. O 3.40 rankiem 31 maja *U 32* natknął się na dwa brytyjskie krążowniki lekkie – *Galatea* i *Phaeton* z eskorty Beatty'ego.

U-boot zbliżył się do nich na około pół mili morskiej i wykonał atak torpedowy. Po wystrzeleniu pierwszej torpedy na okręcie zablokował się peryskop w pozycji podniesionej i po chwili został dostrzeżony przez Brytyjczyków. *U 32* zdołał jeszcze wystrzelić drugą torpedę i natychmiast wykonał zanurzenie alarmowe, uciekając przed szarżującym krążownikiem *Phaeton*. *Galatea* w tym czasie wykonała zwrot, unikając obu wystrzelonych torped. Po 30 minutach przebywania w zanurzeniu von Spiegel wyszedł ponownie na głębokość peryskopową i dostrzegł dwa krążowniki liniowe wraz z eskortą niszczycieli. Zespół ten był jednak zbyt daleko, by atakować go torpedami, więc kiedy Brytyjczycy zniknęli za horyzontem, *U 32* wynurzył się i wysłał meldunek radiowy o wykrytych jednostkach.

Drugim U-bootem, który wiedział o spodziewanym wypadzie Royal Navy był *U 66* pod dowództwem Kpt. von Bothmera. Znajdował się on około 60 Mm na wschód od Peterhead. Około 5.00 dostrzegł wypływający z mgły krążownik pancerny *Duke of Edinburgh* i zmuszony był ratować się przed staranowaniem, schodząc na większą głębokość. Po wyjściu na głębokość peryskopową von Bothmer dostrzegł krążownik lekki *Boadicea* oraz osiem okrętów liniowych wiceadmirała Jerrama, które szły z Cromarty na spotkanie Grand Fleet. Około 6.30 *U 66* przesłał do Wilhelmshaven meldunek o obecności i pozycji brytyjskiego zespołu.

Dowódca 1. grupy rozpoznawczej – kontradm. Franz Hipper.



Meldunki obu U-bootów dotarły do niemieckiego dowództwa. Przejęto również i częściowo rozszyfrowano brytyjski sygnał radiowy o wyjściu cięższych sił ze Scapa Flow. Niemcy nie skojarzyli jednak tych wieści z większą operacją Royal Navy. *U 32* dostrzegł jednostki brytyjskie, kiedy te zygzakowały i były właśnie w prawym skręcie, a więc szły kursem południowo-wschodnim. *U 66* zaś raportował północno-wschodni kierunek marszu zespołu Jerrama, bo ten akurat był w przeciwległej fazie zygzakowania. Dowództwo Hochseeflotte uznało, że rejsy obu zespołów brytyjskich nie mają ze sobą nic wspólnego i najprawdopodobniej są zwykłym przebazowaniem.

Tak więc obie floty nadal nic nie wiedziały o swoich ruchach. O dziwo, to niedopatrzenie wyszło Niemcom tylko na dobre. Należy jednak przypuszczać, że gdyby Scheer z meldunków otrzymanych od U-bootów wywnioskował o obecności w morzu całej Grand Fleet, to natychmiast... odwołałby akcję. Celem Scheera było dopadnięcie

mniejszego zespołu brytyjskich okrętów liniowych, a nie wydanie walnej bitwy flocie brytyjskiej.

Niemieckie okręty tymczasem posuwały się w stronę Skagerraku. Około 7.00 rano 1. grupa rozpoznawcza Hippera przeszła przez wytrałowany tor ciągnący się 35 Mm na zachód od wyspy Amrum. Tutaj Hipper rozkazał uformować szyk marszowy, wysuwając przed krążowniki liniowe szeroki wachlarz niszczycieli i krążowników lekkich. W pewnej odległości za nimi szedł flagowy *Lützow* oraz kolejno: *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Moltke* i *Von der Tann*. Bezpośrednio przy krążownikach liniowych przebywała również 9. flotylla niszczycieli, służąc za eskortę przeciwpodwodną. Na wysokości płycizn Horns Reef zespół krążownika obrał kurs północno-zachodni (347°), idąc teraz z prędkością 16 w. prosto na ławicę Małego Rybaka (ang. Little Fisher Bank), leżącą u wejścia na wody Skagerraku. Trzon Hochseeflotte był opóźniony w stosunku do eskadry Hippera o około 50 Mm. Okręty Scheera wyszły z kanału Amrum dopiero po 9.00. Ich szyk marszowy prowadziły niszczyciel *V 48* oraz krążownik lekki *Stettin*. Za nimi płynęły kolejno: 3. eskadra pancerników, flagowy *Friedrich der Grosse*, 1. eskadra pancerników oraz 2. eskadra predrednotów. Wszystkie niszczyciele eskorty ustawione były według szyku okrętów liniowych. W odległości ośmiu mil po obu burtach płynęły krążowniki lekkie: *Rostock*, *München*, *Hamburg* i *Fraunelob*, każdy w towarzystwie jednego niszczyciela. Osiem mil za flotą płynął krążownik lekki *Stuttgart* z niszczycielem *V 71*. Szyk niemieckich okrętów był przygotowany tak aby mogły podjąć walkę w każdej chwili bez potrzeby przegrupowywania się.

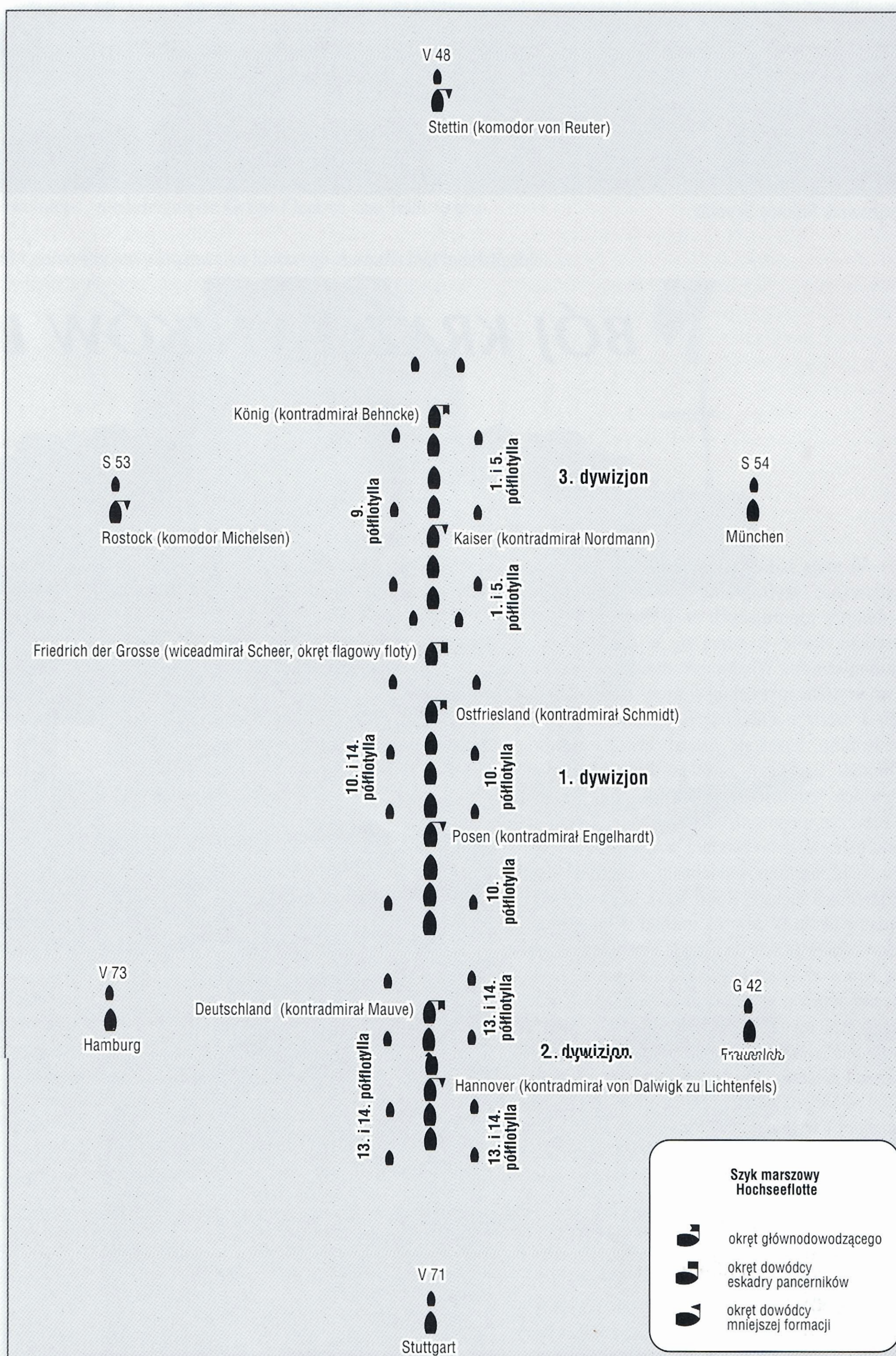
O 10.00 warunki pogodowe umożliwiły wreszcie start pięciu sterowcom, które miały przeprowadzić rozpoznanie u wybrzeży Szkocji. Bitwa rozpoczęła się jednak na dobre, zanim dotarły w pobliże obu zespołów brytyjskich.

* * *

O ile okręty niemieckie płynęły szykiem torowym, który umożliwiał natychmiastowe przejście do bitwy, to obaj dowódcy Royal Navy przyjęli niejasną formułę poruszania się swych potężnych zgrupowań. Tuż po brzasku, a jeszcze przed atakiem *U 32* Beatty rozkazał przegrupowanie zespołu z formacji nocnej na zaplanowany wcześniej szyk marszowy. Flagowy *Lion* płynął na czele, mając bezpośrednio za sobą 1. eskadrę krążowników liniowych. 2. eskadra podążała dwie mile z lewej burty. pięć mil za rufą obu eskadr krążowników liniowych płynęła czwórka szybkich pancerników Evana-Thomasa. Przed nimi, rozstawione ukośnym wachlarzem płynęły 1., 2. i 3. eskadra krążowników lekkich. Cały wachlarz miał rozpiętość około 25 mil i wyprzedzał *Liona* w swej środkowej części o około osiem mil. Przed krążowniki liniowe wysunięta była na cztery mile *Engadine*. To dziwne ustawienie zespołu spowodowane było tym, że przygotowanie wodnosamolotu do startu zajmowało 20 minut i wymagało zatrzymania maszyn okrętu lotniczego. W tym czasie formacja Beatty'ego odeszłaby od *Engadine*, która przy swoich 21 w. miałaby kłopoty jej ponownym dogonieniem.

Zespół zygzakował z prędkością 19,5 w., co oznaczało, iż poruszał się wypadkowym kursem 86° z prędkością około 18 węzłów. Beatty wykazał niekonsekwencję w rozlokowaniu poszczególnych eskadr. Szczególnie dotyczyło to czterech pancerników typu Queen Elizabeth. Płynęły one bowiem pięć mil za krążownikami liniowymi. W przypadku napotkania przeciwnika, będąc jednostkami wolniejszymi o dwa – trzy węzły, nie miały szans na dogonienie krążowników Beatty'ego, które w akcji rozwinęłyby maksymalną prędkość. W ten sposób dowódca pozbawiał się atutu ich potężnych armat kalibru 381 mm.

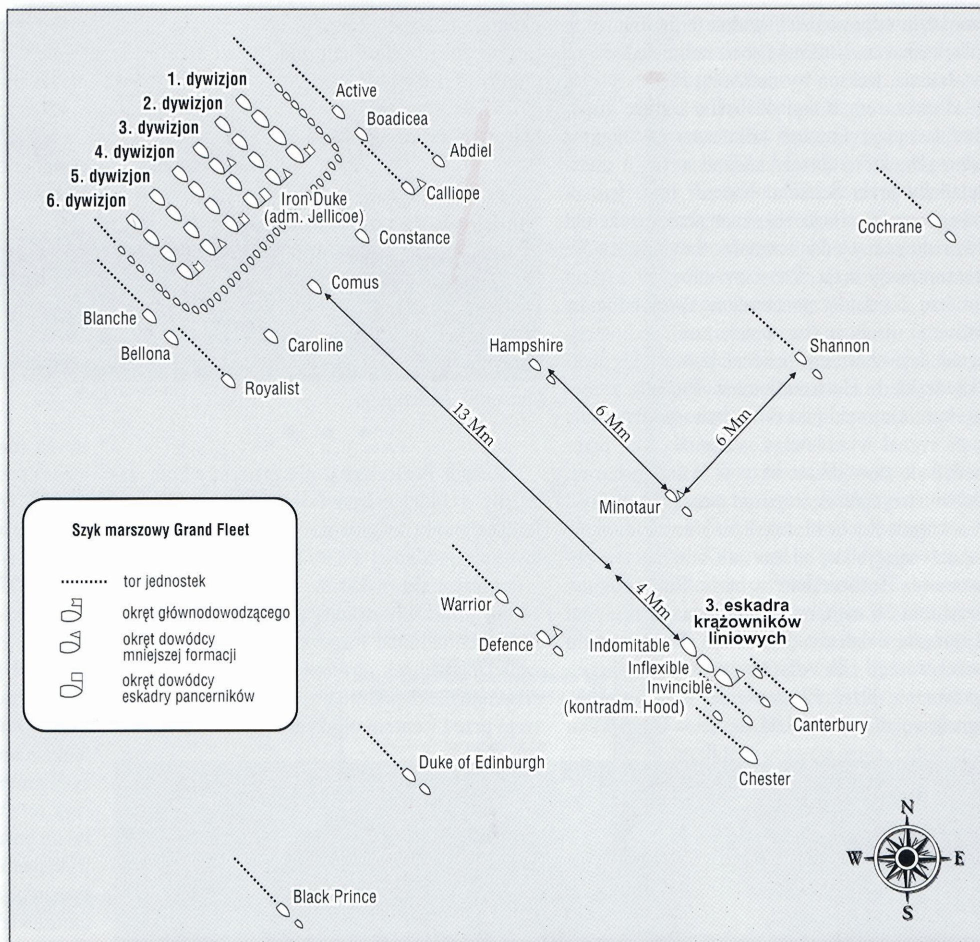
Był to błąd bardzo kosztowny w skutkach. Kiedy Beatty argumentował u Jellicoe za włączeniem 5. eskadry pancerników do jego zespołu, wskazywał, że ich mniejsza prędkość w warunkach bojowych oznacza, iż w ciągu trzech godzin pościgu odpadną od krążowników liniowych jedynie o 4–5 mil – pod warunkiem jednak, że wystartują do niego razem z krążownikami, a nie, jak teraz, kiedy Beatty oddalił je od siebie na pięć mil. Jak to obrazowo określono,



„Beatty ruszał do walki bokserskiej z jedną ręką celowo przywiązaną za plecami". Jest to tym bardziej dziwne, że jak sam przyznawał, zwycięstwo w bitwie u ławicy Dogger przepadło głównie z powodu braku odpowiedniego skoncentrowania krążowników liniowych.

Oddalenie pancerników Evana-Thomasa od głównego zespołu miało jeszcze jeden negatywny skutek – czyniło sygnalizację flagową między eskadrami mniej czytelną.

Sam Beatty tłumaczył swe posunięcie rozkazami bojowymi, które polecały, aby 5. eskadra pancerników oddalona była od krążowników liniowych o 10 mil, ale tylko podczas akcji w połączeniu z Grand Fleet. Beatty chciał rzekomo ułatwić Evanowi Thomasowi wejście do szyku Grand Fleet po planowanym spotkaniu obu zespołów późnym popołudniem 31 maja. Mając na względzie wymogi akcji, skrócił wymagany dystans o połowę. Oznaczało to, iż Beatty nie spodziewał się napotkania Niemców i traktował cały rejs jako kolejną akcję na pustym morzu.



Rejs zespołu Beatty'ego przebiegał jak na razie bez zakłóceń. Tylko dwukrotnie wszystkie okręty zmieniały kurs ze względu na fałszywy meldunek o dostrzeżeniu peryskopu okrętu podwodnego. Na krążownikach liniowych wypłacano żołd każdego ostatniego dnia miesiąca – atmosfera wśród załogi była więc doskonała.

Brytyjskie zespół podążał prawie pod kątem prostym do kursu krążowników Hippera. Teoretycznie Beatty przeszedłby więc około 40 mil za ich rufą i blisko 20 mil przed frontem Hochseeflotte. Według otrzymanych rozkazów po osiągnięciu konkretnej pozycji, co miało nastąpić o 14.00, powinien skręcić na północ i podążać na spotkanie Grand Fleet. Oznaczało to, iż obie floty mogły uniknąć spotkania, podążając przez pewien czas kursami równoległymi w odległości około 40 mil od siebie.

* * *

Rejs Grand Fleet także przebiegał bez zakłóceń. W okolicach godziny 9.00 do floty dołączyła 1. eskadra krążowników (pancernych) z Cromarty, a około 11.15 przybyło osiem okrętów liniowych Jerrama wraz z asystą złożoną z niepełnej 11. flotylli niszczycieli. Formacja admirała Jellicoe przybrała kształt sześciu rzędów okrętów liniowych (po cztery jednostki w każdym), otoczonych wianuszkiem niszczycieli i krążowników lekkich. 17 mil przed eskortą Jellicoe szykiem torowym płynęły trzy krążowniki liniowe 3. eskadry kontradmirała Hooda, mając po cztery krążowniki pancerne po obu burtach. Cała armada płynęła, zygzakując, wypadkowym kursem 117° oraz z prędkością faktyczną wynoszą cą 14 w. Admirał Jellicoe nie śpieszył się, nic bowiem nie wskazywało na to, że ten wypad będzie różnił się od poprzednich i zakończy się napotkaniem głównych sił niemieckich. W przekonaniu tym utwierdził admirała meldunek od kontradmirała Henry'ego Oliviera, szefa Sztabu Wojennego, jaki dotarł do niego (do Beatty'go także) o godzinie 12.30. Brzmiał następująco:

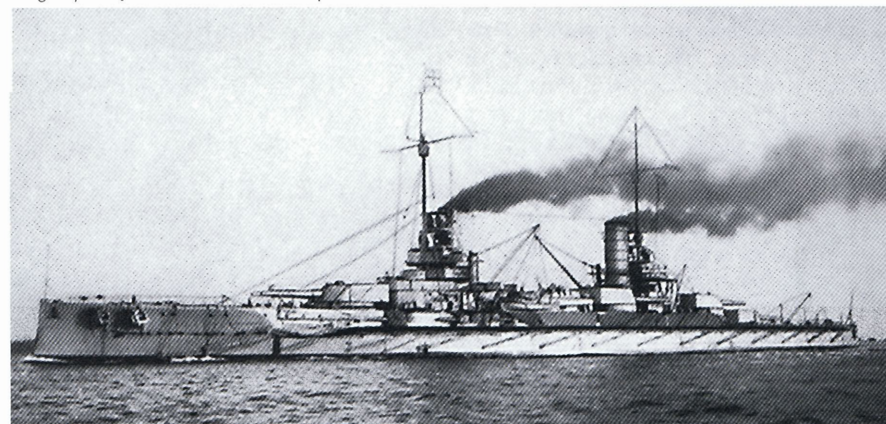
„Żadnych konkretnych wiadomości o nieprzyjacielu. Przygotowywali się [Niemcy – przyp. Autora] *do wypłynięcia dziś rano. Sądziliśmy, że flota wyszła w morze, ale nasłuch radiowy zlokalizował okręt flagowy w Jade o 11.10 GMT. Najwyraźniej nie byli w stanie przeprowadzić rozpoznania lotniczego, co spowodowało opóźnienie."*

Meldunek Oliviera był pierwszą wielką szansą, jaką Brytyjczycy stracili 31 maja 1916 roku. Gdyby nie niedbalstwo jednego z oficerów admiralicji, Royal Navy wiedziałaby o wyjściu Hochseeflotte w morze na dwie – trzy godziny przed spotkaniem. Z całą pewnością zmusiłoby to Beatty'ego do przegrupowania swych sił, a Jellicoe nie kontynuował by rejsu ze spacerową prędkością 14 w. Tymczasem wywiad Royal Navy już przed południem 31 maja wiedział, że *Friedrich der Grosse*, okręt flagowy Scheera, dawno opuścił Wilhelmhaven.

Tytułem wyjaśnienia trzeba tu zaznaczyć, że utworzenie wydziału o nazwie Room 40, spotkało się z lekceważeniem wielu oficerów Admiralicji. Było to zderzenie „wilków morskich" z fachowcami od radia, z szyfrantami oraz mnóstwem cząstkowych informacji, napływających od setek bezimiennych informatorów. „Wilk morski" przez ostatnie 300 lat obywał się bez wywiadu, analizy informacji, o szyfrantach i radiowcach nie wspominając.

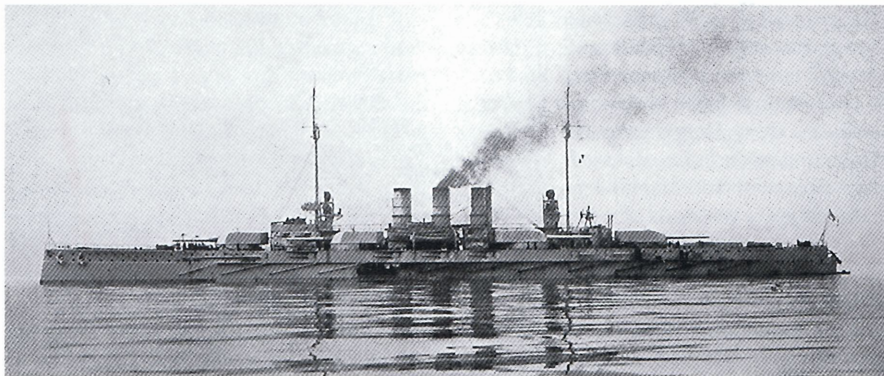
Około 11.00 do Room 40 wkroczył komandor Thomas Jackson, szef operacyjny Admiralicji. Od początku wojny była to jego... trzecia obecność w tym wydziale, przy czym dwie poprzednie nie miały związku z jakimikolwiek operacjami Royal Navy. Tym razem Jackson zapytał gdzie nasłuch radiowy zlokalizował ostatnio sygnał „dk", będący sygnałem wywoławczym *Friedricha der Grosse*? Ktoś

Flagowy okręt wiceadm. Scheera – pancernik *Friedrich der Grosse*.

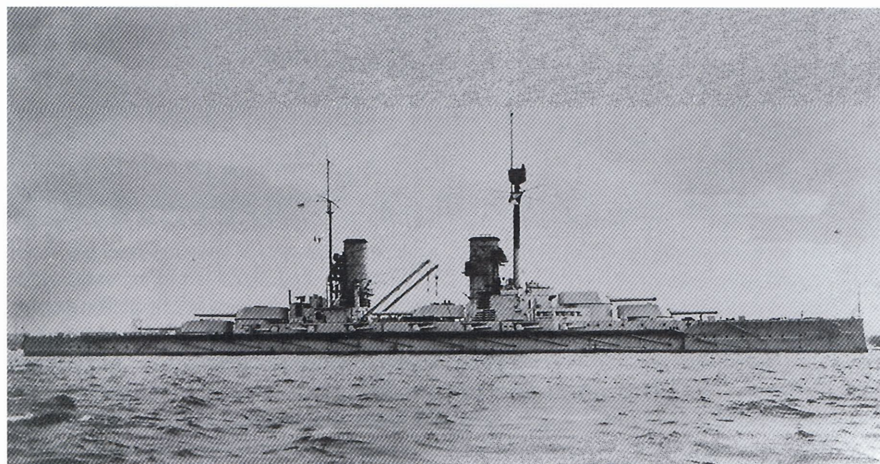


z wydziału odpowiedział zgodnie z prawdą, że w Wilhelmshaven. Nie czekając na żadne dodatkowe wyjaśnienia, Jackson wyszedł.

Tymczasem Room 40 był w trakcie analizowania i rozszyfrowania kilkunastu meldunków radiowych, które zostały nadane w ciągu ostatniej doby przez Scheera. Niemcy użyli jednak nowego szyfru i jego złamanie przedłużało się. Dwa radiogramy jednak zostały odczytane jeszcze wieczorem 30 maja. Pierwszy mówił o wyjściu w morze 2. eskadry pancerników (predrednotów Mauve'a), drugi o tzw. przekazaniu radiowego sygnału wywoławczego Scheera. Było zwykłą praktyką, że kiedy Hochseeflotte wychodziła w morze, wszelkie meldunki dowództwa otrzymywały nowy sygnał wywoławczy, a sygnał „dk" przechodził do dowództwa bazy w Wilhelmshaven. Niemcy trzymali się tego od początku wojny i dla nikogo w Room 40 zlokalizowanie meldunków rozpoczynających się od liter „dk" nie znaczyło pozostawania Hochseeflotte w bazie. Rozkodowany wieczorem 30 maja rozkaz Scheera przekazywał wiadomość o zdaniu o godzinie 21.00 sygnału wywoławczego „dk" dla bazy w Wilhelmshaven i przybranie przez *Friedricha der Grosse* nowego sygnału – „rä". Oznaczało to, że w ciągu kilku godzin po 21.00 Hochseeflotte będzie w morzu, a wszelkie szyfrowane meldunki radiowe sygnowane literami „dk" będą oznaczały tylko lokalne informacje przekazywane przez dowództwo bazy.



Pancernik *Oldenburg*.



Pancernik *Kronprinz* (typ *König*).

Jackson, który wiedział, że meldunki Scheera rozpoczynają się zwykle od liter „dk", nie wyjaśnił celu pytania, czyli gdzie znajduje się flagowiec Scheera. Zadowalając się, bądź co bądź, prawdziwą odpowiedzią na swe pytanie, przekazał dalej informację pochodzącą jakoby od Room 40, że Scheer jest w Wilhelmshaven. Ignorancja i buta Jacksona były godne potępienia, ale szwankował też system wymiany informacji między wydziałem a dowództwem Royal Navy, skoro wiadomość o pewnym wyjściu w morze floty niemieckiej nie została przekazana z inicjatywy wywiadu. Przyczyną było nieinformowanie personelu Room 40 o aktualnych ruchach floty i zamierzonych operacjach. W natłoku przechwytywanych informacji dla pracowników oba rozszyfrowane meldunki niemieckie nie wyglądały na mające jakiekolwiek większe znaczenie operacyjne.

Przed bitwą obie strony miały więc po jednej niewykorzystanej szansie na zorientowanie się w ruchach przeciwnika.

* * *

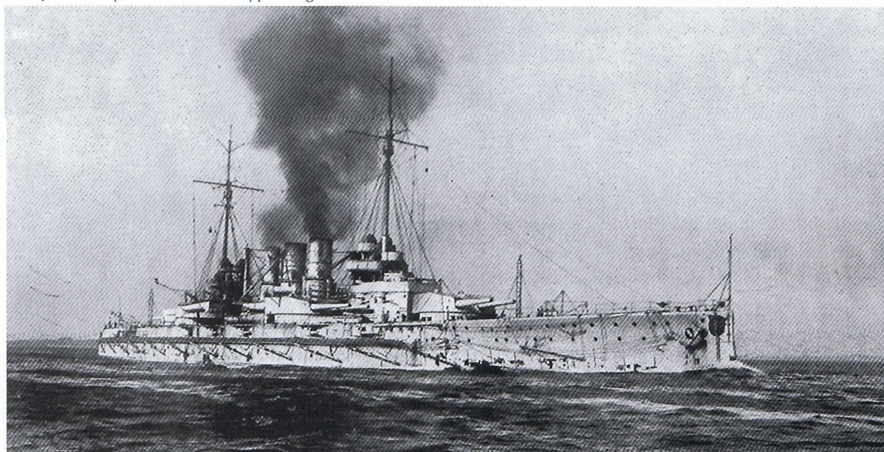
Zespół Beatty'ego zmierzał tymczasem dalej, by o 14.00 osiągnąć wskazany w rozkazie Jellicoe punkt zwrotu na północ. Mimo utrzymywania prędkości 19 w. Beatty był spóźniony – trzymając się rozkazów, o 14.00 byłby około 14 mil przed wyznaczoną pozycją do zwrotu. O 13.30 kontradmirał rozpoczął przegrupowywanie swojej formacji tak, aby umożliwić poszczególnym eskadrom niekłopotliwe wejście w wyznaczone pozycje przed frontem olbrzymiej grupy jednostek, jaką stanowiła Grand Fleet. Przemieszczanie się eskadr okrętów liniowych w grupie kilkudziesięciu jednostek stanowiło problem i nie można było niczego pozostawić przypadkowi, czy też inwencji poszczególnych dowódców.

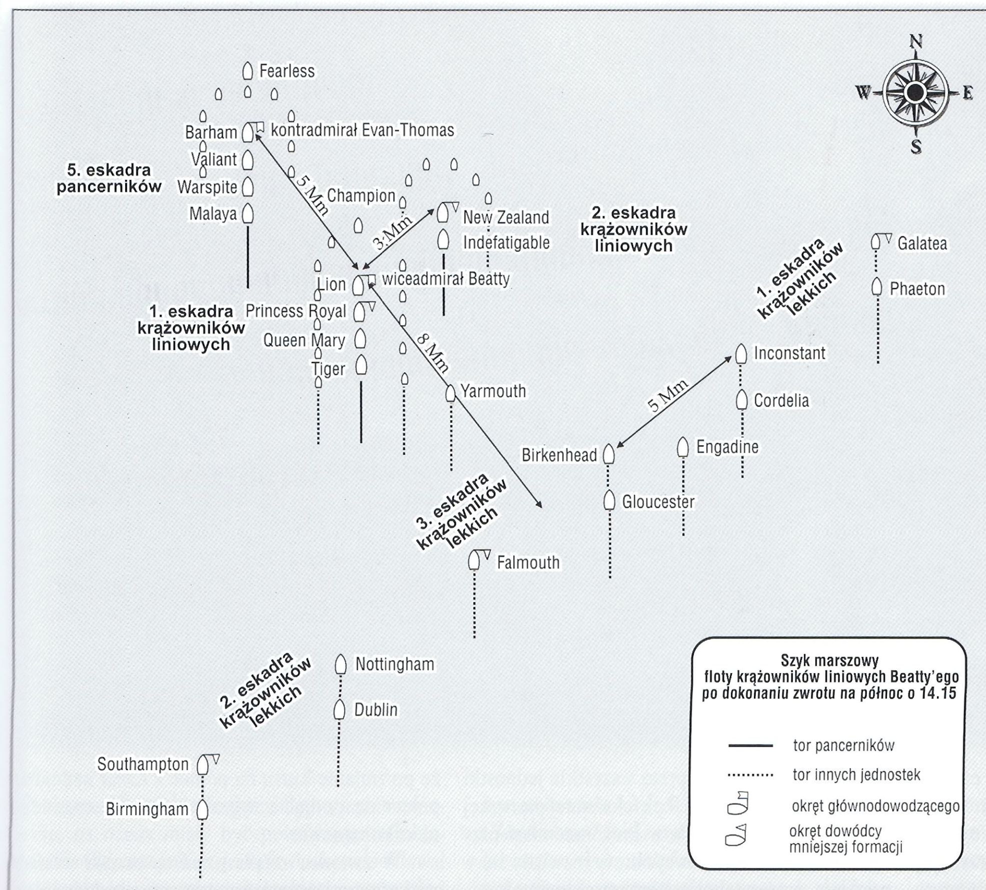
Wszystkie jednostki Beatty'ego przesunęły się w kierunku zgodnym z kierunkiem ruchu wskazówek zegara. 5. eskadra pancerników otrzymała rozkaz przesunięcia się z namiaru 302° do namiaru 325° (z punktu widzenia okrętu flagowego), zachowując przy tym dotychczasowy dystans 5 mil od *Liona*. Oznaczało to przejście pancerników Evana Thomasa bardziej na północ. Po wykonaniu zwrotu to właśnie te okręty miały znaleźć się na przedzie całej formacji. 2. eskadra krążowników liniowych przeszła z namiaru 032° do namiaru 055°, co oznaczało jeszcze większe ich wysunięcie przed *Liona*. Długa na 25 mil straż przednia krążowników lekkich otrzymała najpoważniejsze zadanie. Z pozycji awangardy 11 krążowników miało utworzyć szyk torowy po prawej burcie *Liona*. Celem tego ruchu miało być pozostawienie ich za rufą po wykonaniu zwrotu na północ, co z jednej strony tworzyło z tych okrętów straż tylną, a jednocześnie umożliwiało tym zwrotnym i szybkim jednostkom na zajęcie pozycji w Grand Fleet w ostatniej kolejności.

Wydanie o 13.30 rozkazu dotyczącego przegrupowania formacji nie oznaczało szybkiego przejścia w nową. Najtrudniejsze zadanie czekało krążowniki lekkie – te z prawej strony awangardy musiały zwolnić, by odpaść za prawą burtą okrętu flagowego. Krążowniki lewej strony awangardy musiały jednak pokonać spory dystans dla zajęcia nowych pozycji. Wysunięta najbardziej na północ *Galatea* miała do przebycia około 20 mil i potrzebowała co najmniej godziny, aby przesunąć się na wyznaczone miejsce.

O 14.15 wiceadmirał Beatty rozkazał całej swej armadzie, aby zmieniła kurs na 358°, który za około półtorej godziny miał doprowadzić do spotkania z Grand Fleet. Jednak brytyjskim krążownikom liniowym nie było dane utrzymać nowego kursu przez dłuższy czas.

Okręt liniowy *Ostfriesland* (typ Helgoland).





140 mm trafił *Galateę* poniżej pomostu i przeleciał przez dwa pokłady, nie eksplodując.

Do akcji po stronie niemieckiej natychmiast do łączyły będące najbliżej krążowniki *Frankfurt*, *Pillau*, *Regensburg* i *Wiesbaden*. Widząc dym kominowy kolejnych jednostek, Alexander-Sinclair skierował oba swe krążowniki na północny zachód, tak aby podprowadzić nieprzyjacielskie jednostki pod lufy Grand Fleet, a Beatty'emu umożliwić odcięcie Niemców od swoich baz na południu. Niemieckie krążowniki podążyły za przynętą, kolejno otwierając ogień.

Tymczasem Hipper tuż po otrzymaniu raportu z *Elbinga* zmienił kurs na 235° i zwiększył prędkość do 18 w. Kilka minut później, po błędnie odczytanym meldunku reflektorowym z *Elbinga*, mówiącym o zbliżających się 24–26 okrętach liniowych, Hipper skierował krążowniki liniowe prawie na południe (kurs 190°) i uformował szyk liniowy, spodziewając się prędkiego otwarcia ognia. Południowy kurs i zwiększona do 21 w. prędkość miała skierować Brytyjczyków w stronę nadchodzącej Hochseeflotte. Wkrótce jednak *Elbing* powtórzył swój poprzedni meldunek, tym razem przez radio, w następstwie czego niemieckie krążowniki liniowe zwolniły do 19 w. i skierowały się kursem 235° w stronę uciekających brytyjskich krążowników lekkich. O 14.45 Hipper zwiększył prędkość do 21 w. i zmienił kurs na 257°, rozkazując jednocześnie 9. flotylli zajęcie pozycji po lewej burcie krążowników liniowych. Tuż po 15.00 niemiecki dowódca skierował swe okręty z kursu zachodniego na północno-zachodni (325°), zwiększając prędkość do 23 w., a w chwilę później do 25 w. Jego intencją było dogonienie brytyjskich lekkich krążowników. Tym samym robił to, na czym najbardziej zależało Brytyjczykom – zbliżał się do Grand Fleet i ułatwiał nieprzyjacielowi oskrzydlenie od południowego wschodu.

O 14.00, kwadrans przed zwrotem, ciągle płynąca na swą pozycję *Galatea* dostrzegła na wschodzie (po lewej burcie) smugę dymu, która – jak się szybko okazało – pochodziła z komina jakiegoś parowca. Brytyjski krążownik dowodzony przez komodora Alexandra-Sinclaira zaczął się zbliżać do nieznanej jednostki. Z jej komina uchodziły kłęby pary, które oznaczały, że będący w ruchu statek nagle się zatrzymał. O 14.10 przyczyna zatrzymania się parowca, którym był duński *N J Fjord*, stała się oczywista. W jego pobliżu przebywały dwie dwukominowe jednostki, które Alexander Sinclair początkowo uznał za krążowniki. Ignorując rozkaz zmiany kursu, jaki dotarł na *Galateę*, dowódca krążownika skierował okręt ku jednostkom niemieckim, przygotowując się do otwarcia ognia.

Za nim ruszył *Phaeton* i będące nieco dalej na po łudnie *Inconstant* i *Cordelia*. Z radiostacji *Galatei* nadano zaszyfrowany meldunek: *„Pilne. Dwa krążowniki, prawdopodobnie nieprzyjacielskie, w zasięgu wzroku, namiar 100°, kurs nieznany. Moja pozycja 56°48'N, 5°21'E."* O 14.28 *Galatea* i *Phaeton* z dystansu około 10 000 m otworzyły ogień do dwóch niemieckich niszczycieli, które dokonywały inspekcji duńskiego statku handlowego.

* * *

1. grupa rozpoznawcza Hippera płynęła 347° i z prędkością 16 w. Tym samym kursem, ale około 50 mil za rufą niemieckich krążowników liniowych podążała Hochseeflotte. Jej prędkość podróżna wynosiła 14 w. Około godziny 14.00 krążownik *Elbing* dostrzegł na zachodzie dym pochodzący z komina nieznanej jednostki i wysłał w celu jej rozpoznania dwa niszczyciele, *B 109* i *B 110*.

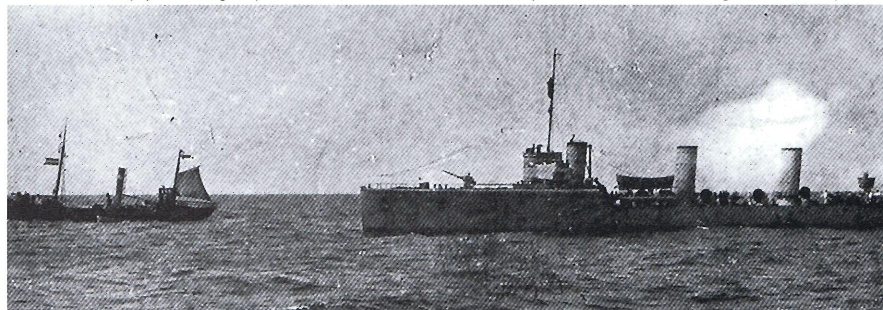
W tym momencie krążowniki Hippera były około 45 mil od zespołu Beatty'ego, a ich najbliższe jednostki eskorty były oddalone o 16 mil. Dostrzeżenie mniej więcej w tym samym czasie przez obie strony duńskiego parowca, który płynął pomiędzy wrogimi zespołami było tą „iskrą" która ostatecznie doprowadziła obie floty do spotkania. Dla Brytyjczyków byłoby jednak lepiej tego statku nie spotkać... Nowy kurs Beatty'ego (358°) był zbieżny z kursem niemieckich krążowników liniowych. W praktyce oznaczało to, że oba zespoły i tak zetknęłyby się ze sobą, tyle że godzinę później, a więc zaledwie na około 30 minut przed spotkaniem z całą potęgą Grand Fleet.

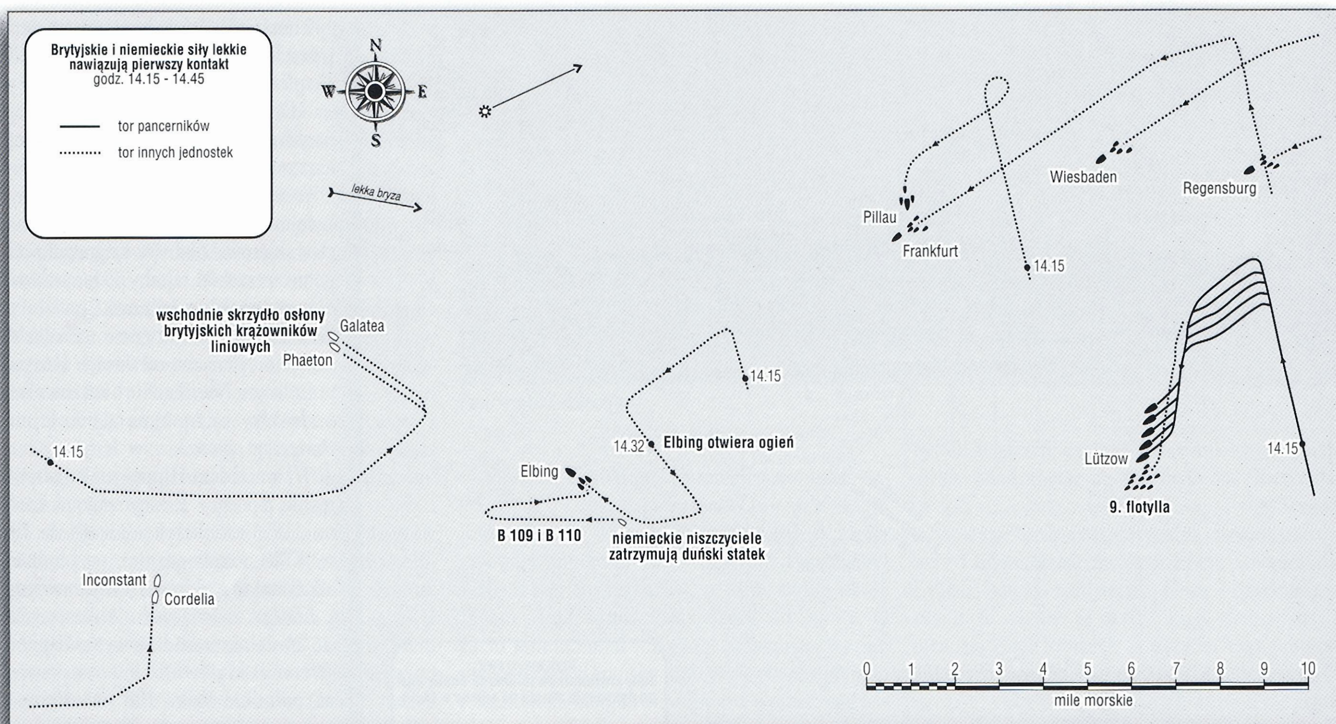
Niemieckie niszczyciele opuściły już łodzie w celu dokonania inspekcji statku, kiedy z ich mostków dostrzeżono na zachodzie dym szybko zbliżających się jednostek. Łodzie prędko odwołano, raportując reflektorem do *Elbinga* o rozwoju wypadków. Brytyjskie okręty zidentyfikowano początkowo jako krążowniki pancerne. O 14.32 *Elbing* otworzył ogień, uzyskując pierwsze trafienie w bitwie. O 14.36 jego pocisk kalibru

* * *

Meldunek z *Galatei* informujący o dostrzeżeniu nieprzyjacielskich jednostek dotarł do Beatty'ego o 14.20, a więc pięć minut po skomplikowanym manewrze skierowania całej jego armady na północ. Admirał zareagował niezwykle szybko, informując o 14.25 dowódców niszczycieli, że w ciągu kilku minut cała formacja zmieni kurs na 145° i że flo-

Moment uznawany powszechnie za rozpoczęcie bitwy jutlandzkiej. Niemiecki niszczyciel *G 102* (pierwotnie zamówiony przez Argentynę miał nosić nazwę *San Luis*) podchodzi do duńskiego statku *U Fjord*.





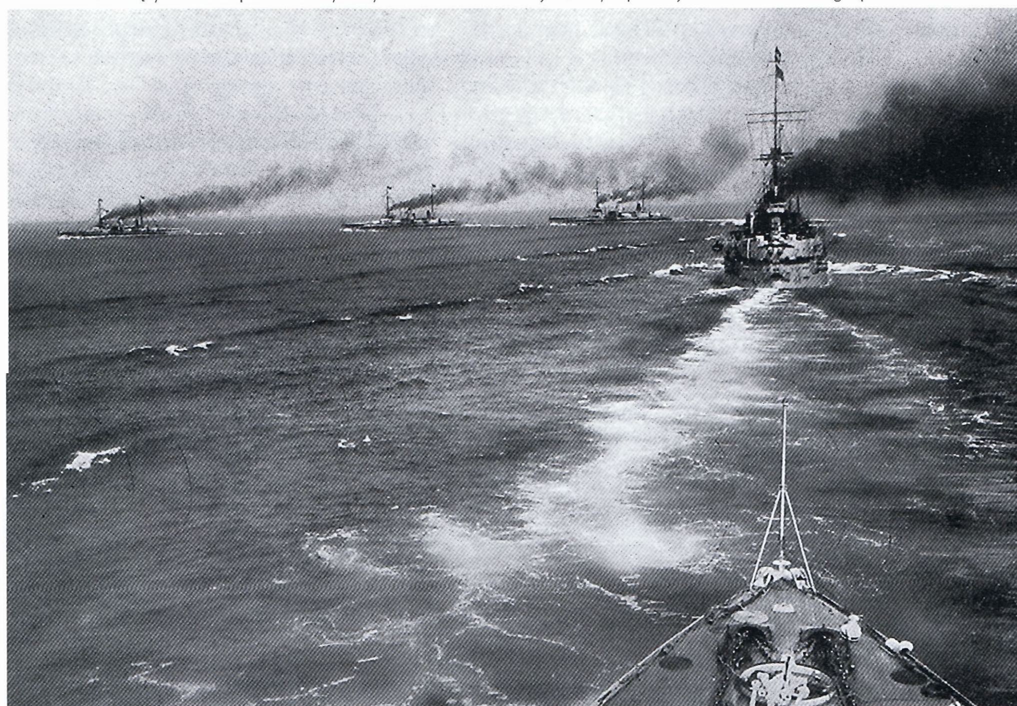
tylle mają po zmianie kursu uformować eskortę przeciwpodwodną eskadr okrętów liniowych, do których były przydzielone. O godzinie 14.32 na *Lionie* wywieszony został sygnał nakazujący wszystkim trzem eskadrom okrętów liniowych natychmiastową zmianę kursu na 145°, a więc na południowy wschód.

Beatty, nie wiedząc jeszcze, gdzie znajdują się okręty liniowe przeciwnika i w jakiej są sile, chciał odciąć im odwrót do bazy. Zmiana kursu miała zostać dokonana tzw. metodą sukcesywną, a więc jednocześnie przez pierwsze jednostki w poszczególnych formacjach. Kolejne okręty w szyku dochodziły natomiast dawnym kursem do punktu, w którym zawracał lider i dopiero wtedy robiły zwrot. Różnica między sukcesywną a jednoczesną zmianą kursu przez wszystkie jednostki formacji polegała na tym, że efektem tej pierwszej było utrzymanie okrętów w linii, natomiast przy metodzie natychmiastowej okręty rozwijały się w wachlarz, a więc szły kursami równoległymi.

Rozkaz Beatty'ego został opuszczony z fałów sygnałowych natychmiast po jego wywieszeniu, co oznaczało polecenie do jego wykonania. Niestety – z powodu dużej odległości między *Lionem* a idącym na przedzie 5. eskadry pancerników *Barhamem* sygnał ten nie został odczytany na mostku okrętu flagowego Evana-Thomasa. Z pokładu *Barhama* widziano pojawienie się jakiegoś sygnału na maszcie, lecz treści rozkazu nie dało się odczytać. Admirał, a tak że dowódca okrętu komandor Craig wraz z inni oficerami oczekiwali, że po zmianie kursu na północ z *Liona* nadejdzie polecenie podjęcia zygzakowania, przerwanego na czas manewru.

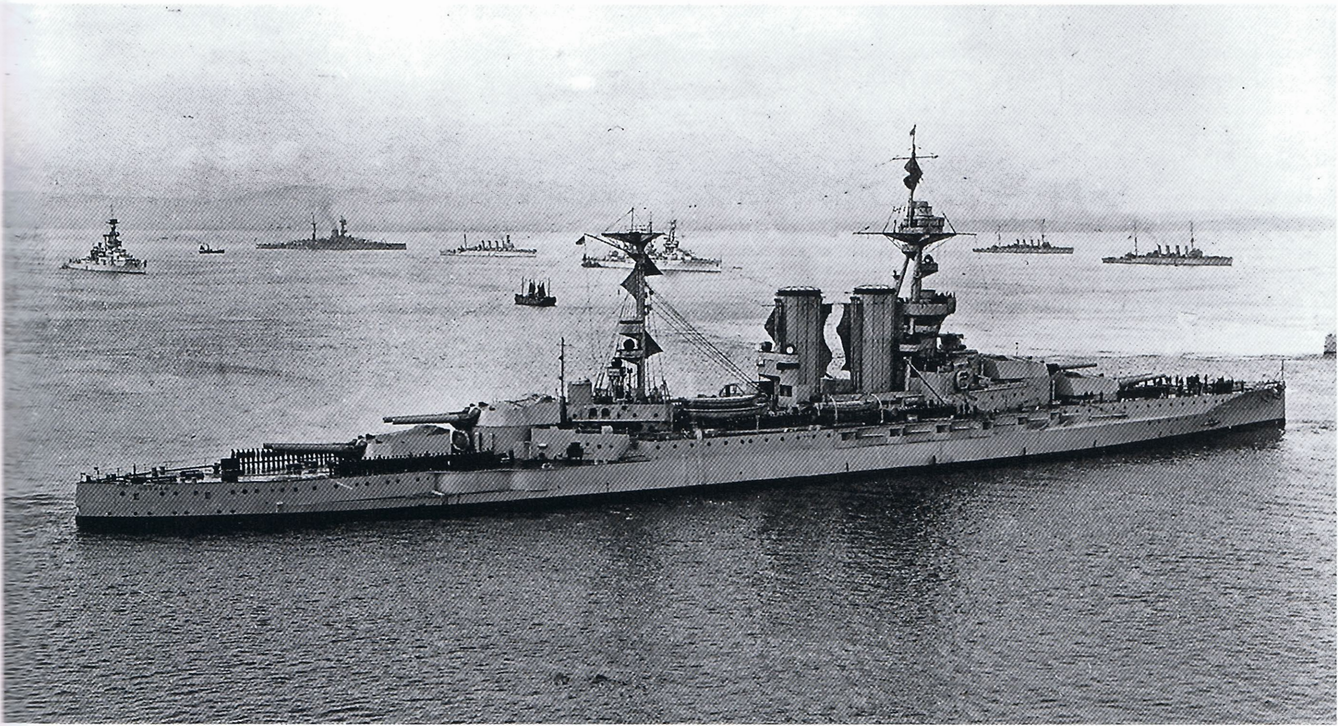
W związku z tym uznano, że taki właśnie rozkaz został wywieszony na maszcie *Liona* i natychmiast 5. eskadra otrzymała polecenie podjęcia zygzakowania. Polegało to na zmianie kursu w lewo o 22°, a więc położeniu się na kurs 336°. Oznaczało to, że pancerniki Evana-Thomasa płyną kursem prawie dokładnie przeciwległym od tego, jakim zaczęły podążać krążowniki liniowe Beatty'go i że dotychczasowa pięciomilowy dystans zacznie się gwałtownie zwiększać. Co gorsza, podjęcie zygzakowania przez 5. eskadrę wykonane zostało przez jednoczesną zmianę kursu przez wszystkie jednostki, tak więc na nowym kursie pancerniki płynęły wachlarzem, który utrudniał szybkie zawrócenie i przyjęcie na powrót szyku torowego.

Niemieckie okręty liniowe podczas wykonywania zwrotu kolejno, czyli po dojściu do określonego punktu zwrotu.



Po zmianie kursu na mostku *Barhama* zapanowała konsternacja. Widziano bowiem wyraźnie, jak wszystkie krążowniki liniowe obu eskadr zawracają i płyną dokładnie w przeciwległym kierunku. Craig doradzał zwrot i ruszenie za Beatty'm; z minuty na minutę jego rady stawały się coraz bardziej natarczywe. Admirał pozostawał jednak niewzruszony – czekał na wyraźne polecenie z jednostki flagowej.

Choć Craig miał rację w swych zamiarach, odrobinę sprawiedliwości należy także oddać Evanowi-Thomasowi. Tego dnia rankiem, kiedy cała formacja krążowników liniowych i pancerników 5. eskadry rozwinęła się z szyku nocnego w szyk marszowy, Beatty wyznaczył ostatni w szyku 1. eskadry krążownik liniowy *Tiger* na okręt przekaźnikowy do eskadry Evana-



Pancernik *Barham* – flagowy okręt kontradm. Evan-Thomasa. Zdjęcie wykonane na kotwicowisku w Scapa Flow w okresie 1916/17.

Thomasa. Wszystkie rozkazy Beatty'ego wywieszane na maszt miały być powtarzane reflektorem do *Barhama*. Ten jednak doskonale zdawał sobie sprawę, że mimo dużych wymiarów flag sygnałowych używanych na okrętach liniowych (prostokątne miały 3,35 × 2,74 m, trójkątne aż 4,57 × 3 × 3,5 m), warunki pogodowe czy też dym z kominów mogły jego rozkazy uczynić nieczytelnymi. Tak więc przez cały dzień 31 maja *Tiger* powtarzał reflektorem wszystko, co wywieszano na maszcie sygnałowym *Liona*.

Sytuacja zmieniła się po zwrocie o 14.15 – od tego momentu *Tiger* był najdalej położonym okrętem w stosunku do *Barhama*, najbliższym zaś stał się flagowy *Lion*. Rozkaz o odwołaniu *Tigera* z funkcji jednostki przekaźnikowej nie został przez Beatty'ego wydany, lecz dowódca tego okrętu komandor H. B. Pelly nie bez racji uznał, że nowy stan faktyczny uchylił wcześniejsze dyspozycje. W związku z tym kiedy krążowniki liniowe Beatty'ego odchodziły na wschód, z pokładu *Barhama* daremnie oczekiwano na jakikolwiek sygnał świetlny.

Okolicznością obciążającą Evana-Thomasa jest jednak fakt, że do niego także dotarł meldunek z *Galatei* o dostrzeżeniu wroga w kierunku wschodnim. Dalsze utrzymywanie północnego kursu nie miało więc żadnego logicznego uzasadnienia. Gdyby jednak Beatty dostarczył na pokład *Barhama* swe generalne rozkazy bojowe, Evan-Thomas mógłby tam przeczytać następujący passus:

„*Flota ma się generalnie kierować ruchami dywizjonu prowadzonego przez Głównodowodzącego, który to* [dywizjon – przyp. Autora] *ma być uważany za punkt koncentracji* [jednostek – przyp. Autora]. *Posunięcia Głównodowodzącego muszą dlatego być uważnie obserwowane, a jego życzenia w miarę możliwości przewidywane. Sygnały mogą być nierozpoznawalne lub ich przesłanie w dużej formacji może zająć zbyt wiele czasu. Nie oznacza to, że nie zostaną one wysłane – zasygnalizowanie manewru może być rozpoczęte przed sygnałem do jego wykonania* [...]. *W przypadku gdy dywizjon Głównodowodzącego wykonuje manewr bez sygnału lub zanim sygnał został rozprowadzony po wszystkich okrętach liniowych floty, pozostałe dywizjony powinny się do niego* [tj. do manewru – przyp. Autora] *dostosować.*"

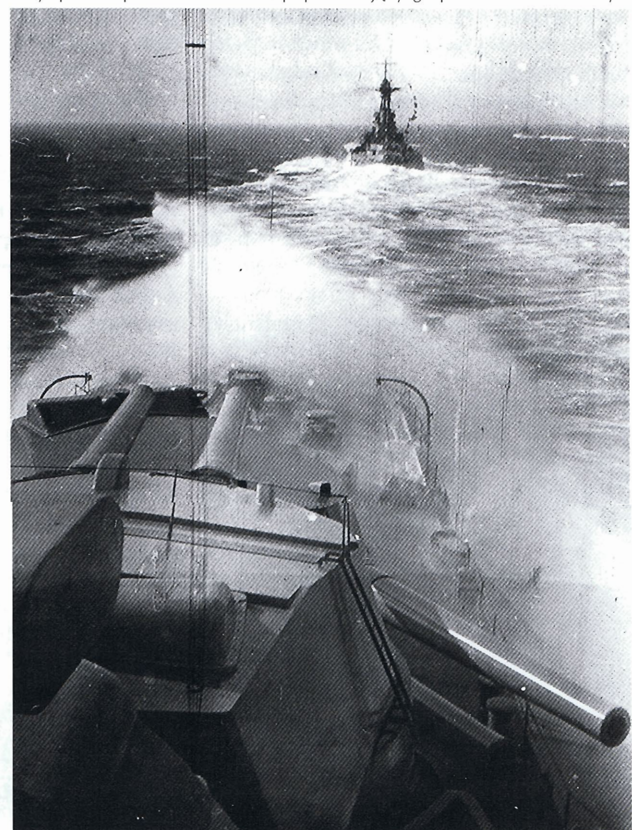
Były to reguły nieznane w Grand Fleet dowodzonej przez Jellicoe (który po wojnie uznał oczekiwanie swego przyjaciela Evana-Thomasa na rozkaz Beatty'ego za jedyną rzecz, jaką w takiej sytuacji mógł zrobić).

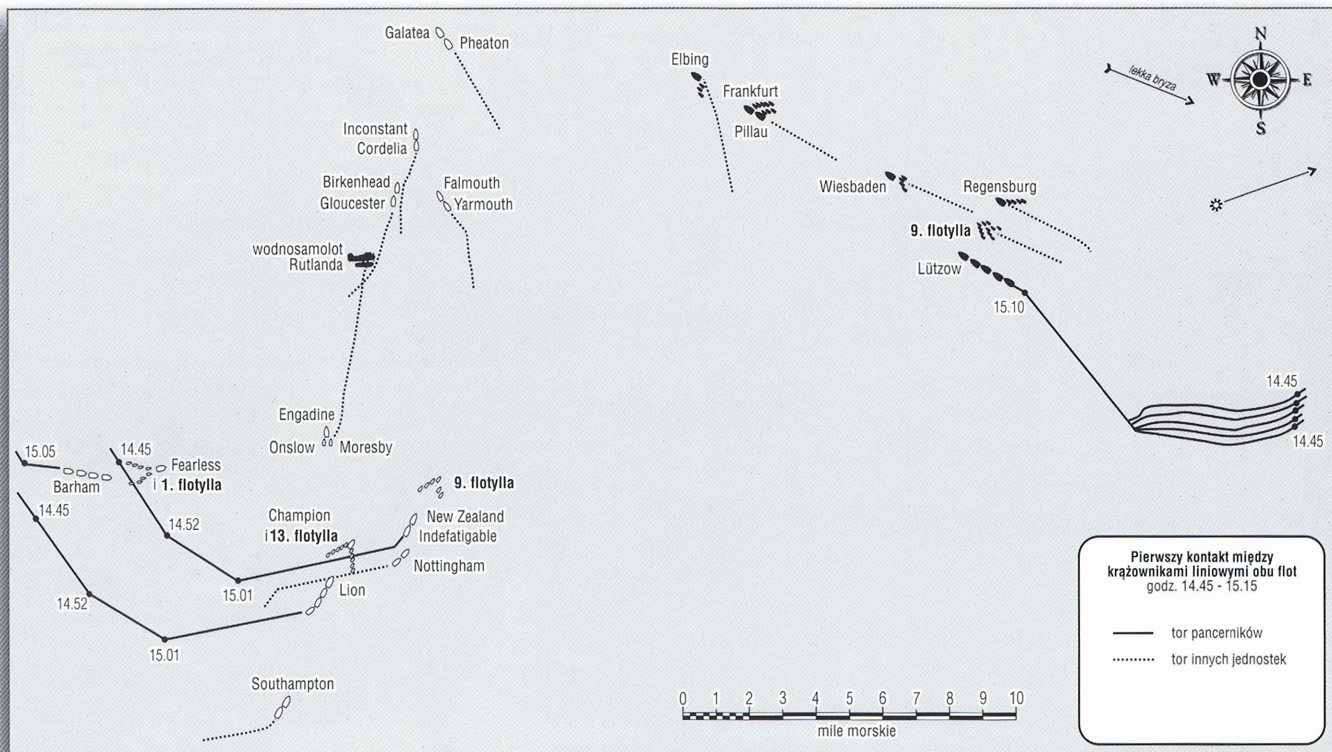
Winą Beatty'ego było też niewykonanie jednego z generalnych rozkazów bojowych admirała Jellicoe, który mówił o tym, że w przypadku napotkania przeciwnika wszystkie rozkazy muszą być przekazywane flagami sygnałowymi, reflektorami i szyfrowanymi radiogramami jednocześnie.

Obowiązek ten ciążył na oficerze sygnałowym, wspomnianym już Ralphie Seymourze. W krytycznym momencie rozkaz zwrotu na wschód został nadany przez niego tylko poprzez wywieszenie flag. Wina za ten błąd spada jednak zdecydowanie na jego dowódcę. Seymour dwukrotnie bez żadnych konsekwencji przyczynił się do utraty przez Royal Navy szansy na dopadnięcie niemieckich krążowników liniowych.

Dopiero 6–8 minut po zwrocie krążowników liniowych na wschód z pokładu *Liona* zasygnalizowano wreszcie treść rozkazu z godziny 14.32. Podobno dowódca *Tigera*, widząc niknące na horyzoncie pancerniki 5. eskadry, dopytał się u Beatty'ego, czy nadal ma przekazywać meldunki Evanowi-Thomasowi. To prawdopodobnie ujawniło problem i spowodowało szybkie powtórzenie meldunku reflektorem. Cała czwórka pancerników typu Queen Elizabeth około 14.40 zawróciła i idąc całą mocą maszyn, zaczęła gonić

Widok z pomostu bojowego *Warspite'a* w marszu. Przed nim widoczny inny (prawdopodobnie *Valiant*) poprzedzający go pancernik 5. eskadry.





krążowniki liniowe. W tym czasie odległość między zespołami brytyjskich okrętów liniowych wzrosła już do około 10 Mm. Zważywszy na to, że krążowniki liniowe były szybsze od pancerników Evana-Thomasa, te ostatnie czekało trudne zadanie.

Beatty'mu przez myśl nie przeszło zwolnić by pozwolić pancernikom na dogonienie głównego zespołu. Według informacji uzyskanych z Londynu Hochseeflotte była w bazie, więc napotkane lekkie siły niemieckie mogły być najwyżej eskortą 1. grupy rozpoznawczej Hippera, liczącej pięć lub sześć krążowników liniowych (Anglicy podejrzewali, że do służby mógł wejść *Hindenburg*). Beatty i jego sztab byli pewni, że z nimi mogą szybko się rozprawić.

* * *

Rozwijająca się akcja pozostawiła na boku *Engadine* – okręt rozpoznania lotniczego zespołu Davida Beatty'ego. Jego rozkaz do zwrotu na północ, kiedy to krążowniki lekkie miały przejść w rufowy sektor krążowników liniowych, nic nie mówił o tym, jaką pozycję w nowej formacji miała zająć *Engadine*. Będąc najbardziej wysuniętym na wschód okrętem brytyjskim, była ona właściwie okrętem położonym najbliżej Niemców. Według niektórych źródeł o 14.20, a więc kiedy *Galatea* raportowała obecność jednostek niemieckich, z pokładu *Engadine* dostrzeżono oba niemieckie niszczyciele sprawdzające duński frachtowiec. O fakcie tym jednak nie ma żadnego śladu w dzienniku okrętowym.

Engadine była przydzielona do 3. eskadry krążowników lekkich, dowodzonej przez kontradmirała Trevylyana Napiera. O 14.31, minutę przed zwrotem brytyjskich krążowników liniowych na wschód, Napier rozkazał dowódcy *Engadine*, porucznikowi Charlesowi G. Robinsonowi, zbliżenie się do jednostek wiceadmirała Beatty'ego. Następnie Napier ze swoją eskadrą skierował się na północny wschód, w stronę odgłosów ognia artyleryjskiego, pozostawiając *Engadine* samą na resztę bitwy. Z punktu widzenia zadań okrętu rozpoznania lotniczego nie była to dobra decyzja, bowiem oddalała go od akwenu, gdzie prawdopodobnie byli Niemcy. W minutę potem krążowniki liniowe skręciły na wschód, idąc kursem zbieżnym z *Engadine*. W ten sposób w ciągu 15 minut Beatty miał niespodziewanie swój okręt lotniczy w zasięgu wzroku.

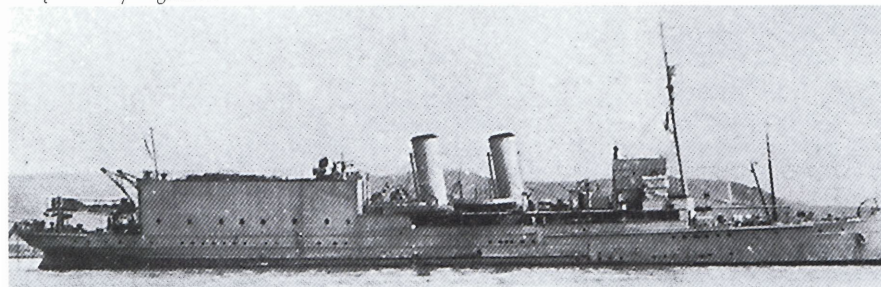
O 14.47 brytyjski głównodowodzący polecił *Engadine* wysłanie samolotu w celu sprawdzenia akwenu leżącego w namiarze 010°. Do tego zadania Beatty oddelegował niszczyciele *Onslow* i *Moresby*, mające służyć transportowcowi wodnosamolotów jako eskorta przeciwpodwodna na czas zatrzymania okrętu w celu zwodowania samolotów.

Engadine przeszła między obiema eskadrami krążowników liniowych podążającymi na wschód i tuż za rufą *Indefatigable* skręciła na północ, szukając spokojnej wody, wolnej od krzyżujących się fal wywołanych wielkimi kadłubami krążowników, gdzie można by opuścić na wodę samoloty. Na pokładzie pośpiesznie otwierano drzwi niewielkiego hangaru na rufie, skąd wyciągnięto samolot typu Short 184 (nr 8359).

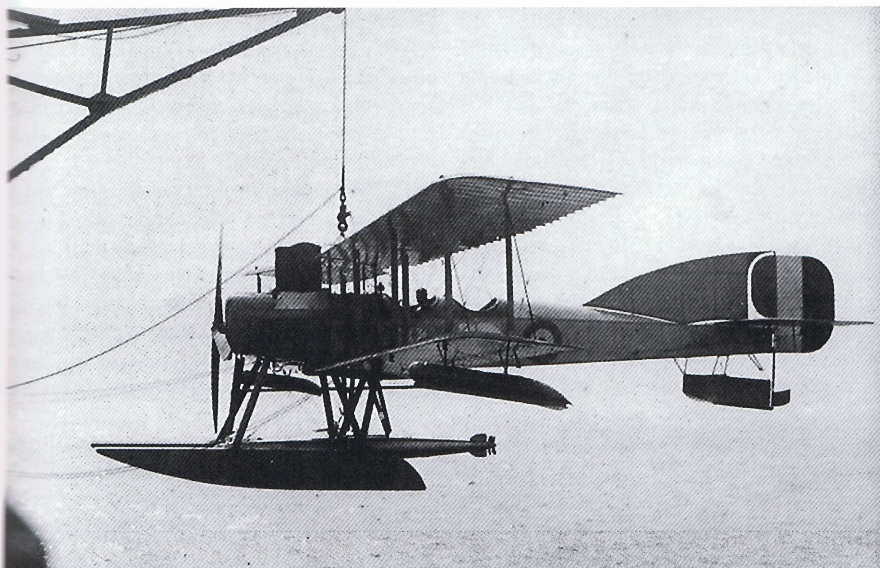
Samolot został opuszczony na wodę. Za jego sterami siedział porucznik Friderick J. Rutland, który nie wiedział jeszcze, że od tego dnia będzie znany w marynarce pod przydomkiem „Rutland of Jutland" (Rutland spod Jutlandii)[3]. Operatorem radionadajnika (masa ówczesnych prymitywnych urządzeń wykluczała, by małe samoloty były w stanie zabierać także radioodbiornik) był Assistant Paymaster G. S. Trewin.

Nie wiemy, ile dokładnie zabrała cała operacja wodowania samolotu, a była to pierwsza taka próba dokonana w warunkach bitwy morskiej. Znany jest dokładny czas startu samolotu – 15.07. Zapiski Beatty'ego wskazują na to, że wydał rozkaz wykonania rozpoznania lotniczego o 14.45, inne źródła mówią o godzinie 14.40 lub 14.47. Trzeba jednak pamiętać, że wydanie rozkazu na okręcie uruchamiało pewien ciąg czynności. Dowódca pisał go na papierze, przekazywał sygnaliście, który reflektorem podawał go do odbiorcy, tam zapisywano go i niesiono do dowódcy. W takiej sytuacji zgubienie 5 minut nie było problemem. Tak czy inaczej, załoga *Engadine* przygotowała samolot do startu w około 25 minut, co należy uznać za wynik dobry, jako że podczas ćwiczeń na redzie operacja ta trwała zawsze około 20 minut.

Okręt lotniczy *Engadine*.



[3] Ciekawe były powojenne losy Rutlanda. Zatrudniony w sekcji lotniczej koncernu Mitsubishi w latach 30-tych przeprowadził się do USA. Tam stał się kimś w rodzaju nieformalnego szpiega japońskiego, przekazującego japońskiej marynarce informacje na temat rozwoju amerykańskiego lotnictwa morskiego. Po wybuchu wojny z Japonią wrócił do Wlk.Brytanii, gdzie do 1943 r. został uwięziony bez postawienia formalnych zarzutów (rodzaj internowania). Popełnił samobójstwo w 1949 r.



Short 184 – samolot, na którym Rutland dokonał swojego historycznego rozpoznania.

Warunki w powietrzu nie sprzyjały rekonesansowi. Niska podstawa chmur ograniczyła wysokość lotu do około 300 m. Widoczność sięgała jedynie około 4 mil. Mimo to po 20 minutach lotu załoga Shorta dostrzegła grupę okrętów wojennych, rozpoznanych jako niemieckie krążowniki lekkie. Były to *Frankfurt*, *Pillau* i *Elbing*, tworzące wraz z 15 niszczycielami przednią straż zespołu admirała Hippera. Z nieprzyjacielskich okrętów otworzono ogień i Rutland zawrócił o 15.33, biorąc kurs na macierzysty okręt.

Z *Engadine* nadano w tym czasie meldunek o dostrzeżonych jednostkach. Tuż po zawróceniu pękł prawy przewód paliwowy samolotu i porucznik został zmuszony do lądowania na wodzie. Po kilku minutach pilot sam zdołał naprawić uszkodzenie za pomocą gumowego węża i zameldował gotowość do kontynuowania rozpoznania. Jednakże z *Engadine* rozkazano mu powrót do okrętu na... pływakach. Stało to się o 15.47. W niecałe 20 minut później samolot był znów na pokładzie transportowca.

Trzeba tu zaznaczyć, że powrót samolotu na okręt w warunkach bojowych był wówczas czymś rzadkim – ze względu na zależność od warunków pogodowych i długi czas trwania podejmowania samolotu ówczesne ekspedycje lotnicze traktowano jako jednorazowe.

Decyzja o powrocie zmarnowała okazję na wcześniejsze rozeznanie pozycji Hippera. Odwołanie samolotu Rutlanda pozostaje do dziś niewytłumaczoną decyzją dowódcy *Engadine* – porucznika Robinsona. Prawdopodobnie obawiał on się U-bootów, chociaż od 15.34 miał już przy sobie wysłane przez Beatty'ego dwa niszczyciele. Zmarnowane zostały także meldunki, które dotyczyły zaobserwowanych lekkich sił niemieckich. Próby zasygnalizowania ich reflektorem do ledwie widocznych z *Engadine* pancerników 5. eskadry, które goniły krążowniki Beatty'ego spełzły na niczym. Nadanie meldunku radiem było niemożliwe, bo *Engadine*... nie przyznano częstotliwości. Było to karygodne zaniedbanie, jeśli nie samego Beatty'ego, to na pewno jego oficera sygnałowego, Ralpha Seymoura. Sama przydatność transportowca wodnosamolotów musiała być lekceważona, bowiem po podjęciu z wody samolotu Rutlanda rozpoznawczymi walorami tego okrętu nikt już się nie interesował, chociaż sam jego udział w bitwie jutlandzkiej jeszcze się nie skończył.

Tymczasem na jego pokładzie czekały dwa samoloty rozpoznawcze typu Short (dwa kolejne myśliwce typu Sopwith Pup nie nadawały się do takiego zadania, bo z powodu niewielkich rozmiarów nie posiadały radionadajnika).

Nikłe zainteresowania *Engadine*, wyrażające się brakiem dalszych rozkazów dla tego okrętu, było dziwnym zachowaniem ze strony zarówno Beatty'ego, jak i Jellicoe. Obaj admirałowie bowiem wykazywali od początku wojny duże zainteresowanie tym nowym środkiem walki, nękając admiralicję o rozwój lotnictwa pokładowego i o wyposażanie Grand Fleet w nowe okręty lotnicze. Jellicoe w 1911 roku miał okazję odbyć podróż powietrzną na niemieckim sterowcu cywilnym *Potsdam* i bardzo zazdrościł Hochseeflotte możliwości dokonywania rekonesansu za pomocą Zeppelinów. Po objęciu dowództwa Grand Fleet doprowadził do rozpoczęcia programu budowy brytyjskich sterowców, który jednak zakończył się po I wojnie światowej.

* * *

Tymczasem na południowy wschód od *Engadine* obie eskadry krążowników liniowych Beatty'ego kontynuowały wyścig zmierzający do odcięcia niemieckim okrętom liniowym drogi do bazy. O godzinie 14.40 z *Galatei*, która na północy ścigała się z krążownikiem *Elbing*, nadszedł meldunek o dostrzeżeniu dużej ilości dymu na północnym wschodzie. O 14.51 kolejny meldunek mówił o ukazaniu się siedmiu jednostek, nie wliczając niszczycieli i krążowników. Ich kurs komodor Alexander-Sinclair określił jako 347°.

Meldunki utwierdziły Beatty'go w przekonaniu, że jest już wystarczająco daleko na południe, aby nie dać Niemcom bezkarnie zawrócić na trasę wiodącej przez Horns Reef do Wilhelmshaven. W związku z tym o 14.52 polecił całej swej formacji skręcić na lewo (z kursu 145° na kurs 122°), a o godzinie 15.01 obrać kurs na północny wschód (77°). W 12 minut później brytyjskie krążowniki liniowe zmieniły kurs jeszcze bardziej na północ (32°) i zwiększywszy prędkość do 23 w., zaczęły gwałtownie przybliżać się do niewidocznych jeszcze okrętów Hippera.

Kolejne zwroty w lewo umożliwiły także położonej nieco w lewo 5. eskadrze pancerników na zredukowanie dystansu dzielącego ją od krążowników liniowych poprzez „ścinanie zakrętów". Dzięki temu w momencie otwarcia ognia około 15.45, okręty Evana-Thomasa były już tylko 6 mil za Beatty'm, a nie 10 mil jak w momencie spóźnionego zwrotu na wschód.

Beatty nie wiedział, że meldunek z *Galatei* o dostrzeżeniu okrętów liniowych przeciwnika był pomyłką. Ani o 14.40, ani o 14.51 z *Galatei* nie można było dostrzec trzonu sił Hippera, bo ten był jeszcze oddalony około 20 mil. Raportowane jednostki były tylko krążownikami lekkimi. Na szczęście dla Anglików podany przez Alexandra Sinclaira kurs niemieckich okrętów (347°) niewiele różnił się od tego, jaki faktycznie obrały krążowniki Hippera około godziny 15.00 (325°).

O 15.10 Hipper rozkazał skręcić nieco na wschód (302°) i zwiększyć prędkość do 24 w. Obie formacje nieprzyjacielskich okrętów dzieliło w tym momencie jakieś 18 mil. Szły kursami zbieżnymi i uzyskanie wzajemnego kontaktu wzrokowego było kwestią minut. O godzinie 15.20 na stanowisku kierowania ogniem na przednim maszcie *Seydlitza* dostrzeżono wyłaniające się zza horyzontu dwie kolumny dużych okrętów. Dwie minuty później można było już rozpoznać trójnożne maszty *New Zealand* i *Indefatigable*, pierwszych jednostek 2. eskadry krążowników liniowych, położonej najbliżej jednostek niemieckich. W tym momencie oba zespoły dzieliło niewiele ponad 15 mil. Chwile te tak opisywał Korvettenkapitän Georg von Hase – dowódca artylerii krążownika liniowego *Derfflinger*:

„Wiadomość o dostrzeżeniu nieprzyjacielskich krążowników liniowych zastała mnie w dziobowym stanowisku kierowania ogniem. Przekazałem ją obsłudze dział. Stało się jasne, że w krótkim czasie rozegra się walka na śmierć i życie. Przez chwilę dało się odczuć poruszenie wśród marynarzy. Trwało jednak tylko jakąś minutę, potem humory powróciły i wszystko było znów w porządku. Rozkazałem obrócić działa w kierunku prawdopodobnej pozycji nieprzyjaciela. Dostroiłem swój peryskop na największe przybliżenie – piętnastokrotne, które dawało najlepszy obraz. Ciągle jednak nie było śladu nieprzyjaciela. Jednakże

Frederick Rutland (z lewej) – pierwszy pilot, który dokonał lotu zwiadowczego podczas bitwy morskiej.



mogłem dostrzec zmianę w sytuacji – krążowniki lekkie i torpedowce [właściwie: kontrtorpedowce – przyp. autora] *zawróciły i starały się schronić poza krążowniki liniowe [...]. Horyzont przed nami przejaśnił się i zobaczyliśmy kilka angielskich lekkich krążowników, które także zawróciły. Nagle w moim peryskopie ukazało się kilka dużych okrętów. Czarne potwory: sześć wysokich, szerokokadłubowych gigantów pędziło w dwóch kolumnach. Były jeszcze daleko, ale widać je było wyraźnie na tle horyzontu i nawet z takiej dużej odległości wyglądały potężnie, masywnie."*

Niemieckie okręty zostały dostrzeżone po raz pierwszy z pokładu *New Zealand* o 15.24. W tym samym czasie zaczęły do Beatty'ego docierać meldunki z płynących bardziej na północ okrętów *Galatea* i *Nottingham*, także mówiące o zauważeniu dużych jednostek niemieckich. Na podstawie tych danych Beatty rozkazał o 15.30 zwiększyć prędkość powszechnie używanych jedynie dwóch. Z pola ostrzału dział demontowano relingi oraz wszystkie inne sprzęty, które mogłyby ulec uszkodzeniu bądź zniszczeniu na skutek podmuchu.

Nietypowym przygotowaniom bitewnym poddany został komandor John Green – dowódca krążownika liniowego *New Zealand*. W 1913 roku, kiedy okręt odwiedził Nową Zelandię – kraj, który go ufundował – na pokład trafiły trzy miejscowe amulety. Pierwszym z nich było koło sterowe wykonane z kilku rodzajów nowozelandzkiego drewna. Dwa pozostałe amulety były bardziej oryginalne – wykonany z zielonego łupka wisiorek „tiki" oraz matowy fartuszek „piu piu". Przekazujący je maoryski wódz zapewniał, że okrętowi nie grozi nic, jak długo jego dowódca będzie nosił na sobie podczas bitwy oba amulety.

Komandor Green wiedział, że jego poprzednik nosił je podczas bitwy u ławicy Dogger i rzeczywi- Queen Elizabeth. Sześć krążowników liniowych (w tym trzy z działami kalibru 343 mm), a także pięć pancerników (Hipper był przekonany, że nadciąga kompletna 5. eskadra) z artylerią 381 mm stanowiło zbyt wielkie niebezpieczeństwo, aby okręty Hippera mogły sobie pozwolić na przedbitewne harce. O 15.28 niemiecki dowódca nakazał więc zwrot przez prawą burtę na południowy wschód (kurs 122°) i zmniejszenie prędkości zespołu do 18 w. celem umożliwienia krążownikom lekkim Bödickera podgonienia zespołu z ich niebezpiecznej pozycji na północy. Hipper szukał teraz schronienia pod lufami Hochseeflotte.

Zwrot niemieckich krążowników liniowych spowodował, że dystans między zespołami zaczął szybko spadać. Około 15.45 Beatty wydał trzy rozkazy mające przygotować jego okręty do bitwy. Po pierwsze, rozkazał rozproszyć krążowniki liniowe w wachlarz, tak aby dym z kominów i



Widok na krążowniki liniowe Beatty'ego z krążownika lekkiego *Birmingham* ok. 16.00. Pierwszą jednostką w szyku jest krążownik *Champion* wiodący 13. flotyllę niszczycieli. Krążowniki liniowe Hippera są po drugiej stronie linii okrętów brytyjskich.

do 25 w. oraz zmienić kurs 032° na 077°. W ten sposób mógł szybciej przeciąć drogę okrętom niemieckim. Z drugiej jednak strony, zwiększając prędkość i zmieniając kurs, pozbawiał się szansy na szybką koncentrację sił i zbliżenie do pancerników Evana-Thomasa.

O 15.34 Beatty polecił 2. eskadrze krążowników liniowych, płynącej dotychczas nieco z tyłu i po lewej stronie 1. eskadry, zająć miejsce za nią. Brytyjskie krążowniki utworzyły szyk liniowy. Alarm bojowy został ogłoszony już godzinę wcześniej, w chwili otrzymania meldunku z *Galatei* o dostrzeżeniu niemieckich niszczycieli. Ogłoszenie alarmu bojowego wiązało się na dużych okrętach z nieprawdopodobną ilością czynności – nie ograniczało się jedynie do załadowania dział i obrócenia ich w stronę przypuszczalnego pojawienia się wroga. Ekipy medyczne szykowały sale operacyjne i ambulatoria, rozkładając stoły i sprzęt. Ekipy awaryjne sprawdzały oświetlenie oraz hydranty, wyciągając z magazynów latarki, materiał ciesielski. Łańcuchy kotwiczne mocowano tak, aby wybuch pocisku nie spowodował nieprzewidzianego zakotwiczenia okrętu. Demontowano wszystkie szyby na mostku. Dotychczas chroniły oficerów przed wiatrem i deszczem – ale w trakcie bitwy stanowiły dla nich śmiertelne niebezpieczeństwo. Drzwi wodoszczelne zamykano na wszystkie osiem śrub zamiast nieprzepisowo, aczkolwiek ście – krążownik wyszedł z niej bez szwanku. Jednak czy to powaga komandora była zbyt wielka, czy też wiara w maoryskie amulety zbyt mała – podczas całej bitwy jutlandzkiej komandor nosił na szyi „tiki", a „piu piu" jedynie ściskał w ręku.

Tuż po dostrzeżeniu brytyjskich krążowników liniowych Hipper rozkazał zwrot w kierunku zachodnim. Jego intencją było doprowadzenie do sytuacji, w której zespół Beatty'ego będzie na południe od 1. grupy rozpoznawczej, a więc między nią a oddaloną o około 60 mil Hochseeflotte. Ten manewr w dalszej kolejności miał też doprowadzić do odcięcia jednostek Royal Navy drogi ucieczki w kierunku własnych wybrzeży, co wedle przewidywań niemieckiego dowódcy miałoby nastąpić po nadejściu głównych pancerników Scheera. Tak więc strategia obu stron była podobna – odciąć przeciwnika od baz i skierować go pod lufy własnej floty liniowej.

Hipperowi nie było jednak dane wcielić w życie swego planu. Krótko po wydaniu rozkazu, lecz przed sygnałem do jego wykonania, z pokładu krążownika lekkiego *Frankfurt* nadszedł meldunek od kontradmirała Friedricha Bödickera. Przekazywał on wiadomość o dostrzeżeniu na tyłach po prawej stronie nadciągających krążowników liniowych Beatty'ego, sylwetek dużych okrętów wojennych, prawidłowo rozpoznanych jako najnowsze i najpotężniejsze brytyjskie okręty liniowe typu dział nie zawiewał pozostałych jednostek. Zmienił także kurs (z 077° na 100°). Rozkazał ponadto dowódcy *Princess Royal*, aby razem z *Lionem* wziął na cel pierwszy okręt w niemieckim szyku, czyli flagowego *Lützowa*. Brytyjczycy mieli przewagę jednego okrętu, więc rozkaz ten jasno określał podział celów.

Zasadą było prowadzenie ognia do wrogiej jednostki odpowiadającej pozycją w szyku – pierwszy okręt brytyjski strzelał do pierwszego niemieckiego itd. Skoro drugi w brytyjskim szyku *Princess Royal* miał strzelać razem z *Lionem* do pierwszego okrętu niemieckiego, trzeci brytyjski okręt – *Queen Mary* – powinien był obrać za cel drugą jednostkę niemiecką, czyli *Derfflingera*. Tymczasem rozkaz Beatty'ego nie dotarł na mostek *Queen Mary*, gdzie wszyscy przekonani byli, że ich przeciwnikiem ma być trzeci w niemieckim szyku *Seydlitz*.

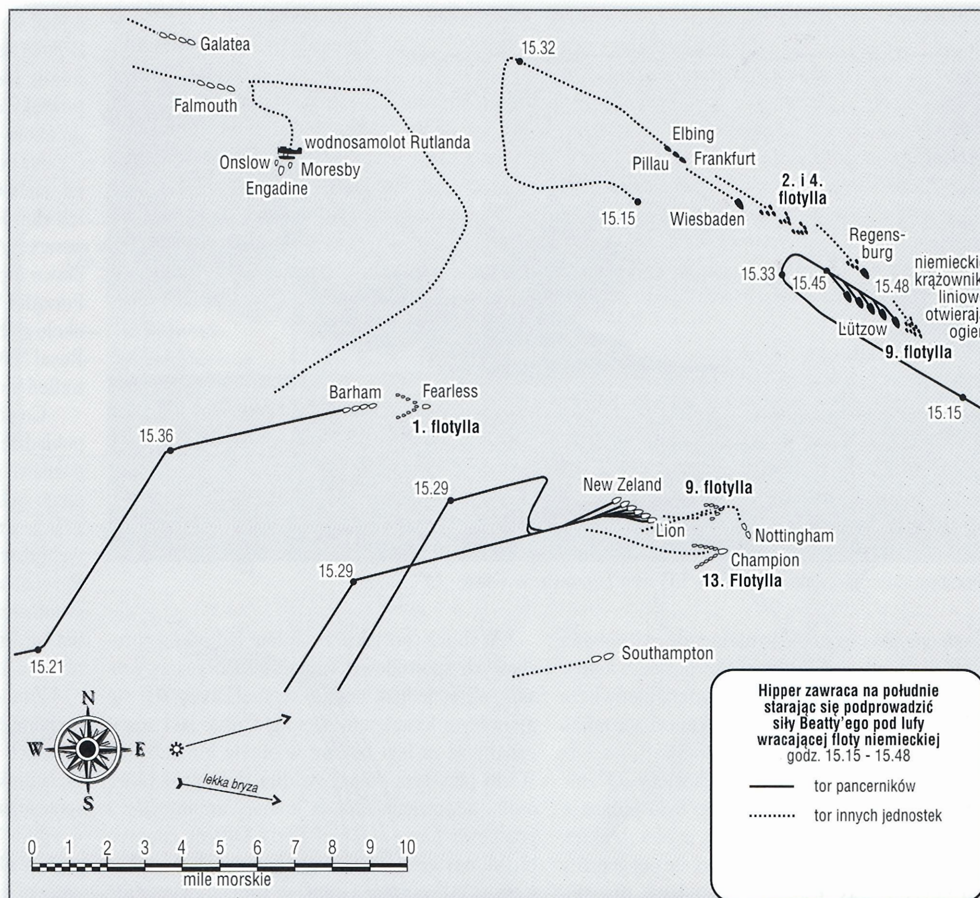
Skutkiem tego nieporozumienia *Derfflinger* przez 10 minut nie był ostrzeliwany i mógł spokojnie prowadzić ogień do *Princess Royal*, wstrzeliwując się w cel. Niemcy, mając o jedną jednostkę mniej, byli zmuszeni do pozostawienia jednego z brytyjskich krążowników liniowych bez ostrzału. Wybór padł na przedostatni w szyku *New Zealand* („piu piu" jak widać działa nawet trzymane jedynie w ręku...).

Warunki atmosferyczne faworyzowały stronę niemiecką. Horyzont na zachodzie, a więc tam,

gdzie Niemcy widzieli jednostki brytyjskie, był wyrazisty i oświetlony znajdującym się po tej stronie słońcem. Na wschodzie był natomiast mglisty i niewyraźny, dzięki czemu Brytyjczycy mieli problemy ze szczegółową obserwacją niemieckich okrętów. W dodatku wiatr wiał od Brytyjczyków w kierunku Niemców, co powodowało nawiewanie dymu kominowego oraz prochowego na cele. Ta sama okoliczność, a więc wiatr wiejący na wschód, szybko usuwała Niemcom sprzed oczu dym pochodzący z wystrzałów własnych dział.

Zasłonięcie jednostek brytyjskich kłębami własnego dymu nie przeszkadzało Niemcom w celnym strzelaniu. Stosowane przez nich dalmierze stereoskopowe, chociaż prostsze i mniej dokładne we wskazaniach od brytyjskich, lepiej nadawały się do warunków bojowych, gdyż do „złapania" odległości wystarczył im nawet fragment wystającego z chmury dymu masztu przeciwnika.

O 15.45 Hipper nakazał zwrot o 20° w kierunku Brytyjczyków. Jego zamiarem było jak najszybsze przejście przez strefę, w której przeciwnik mógł już strzelać z armat kalibru 343 mm, a pociski armat 280 i 305 mm jego własnych jednostek nie donosiły. Trzy brytyjskie krążowniki liniowe typu *Lion* były w stanie prowadzić ogień już z dystansu około 20 500 m. Tymczasem Niemcy musieli poczekać, aż odległość do przeciwnika spadnie do około 18 500 m. Celność ognia prowadzonego na taką odległość i tak nie byłaby zbyt wielka, ale zawsze stwarzało to szansę szybszego uszkodzenia nieprzyjacielskich okrętów.



Tymczasem, ku zdumieniu Hippera, mimo iż dystans do Brytyjczyków dawno spadł poniżej maksymalnej donośności ich największych dział, eskadra Beatty'ego nie otwierała ognia, pozwalając Niemcom na spokojne przejście przez niebezpieczną dla nich strefę. Beatty prawdopodobnie chciał otworzyć ogień dopiero wtedy, kiedy stanie się on bardziej skuteczny, chociaż dowódca *Liona* kmdr Chatfield podaje we wspomnieniach, iż admirał zajęty był redagowaniem meldunku do Jellicoe (sic!).

Ponadto na pokładzie jego okrętu dalmierzyści popełnili błąd zawyżając faktyczną odległość od jednostek niemieckich o około 2000 m. Z tej też przyczyny, kiedy na *Lionie* uznano, iż dystans do Niemców to 19.000 m, w rzeczywistości wynosił on 17.000 m, a pierwsze salwy brytyjskie spadły dwa kilometry za niemieckimi krążownikami liniowymi.

O godzinie 15.48 niemieckie krążowniki liniowe otworzyły ogień. Pół minuty później przemówiły działa *Liona*. Po następnej minucie zaczęły strzelać *Princess Royal* oraz *Queen Mary*. Pozostałe trzy jednostki Beatty'ego rozpoczęły ostrzał jeszcze później, jako że mając działa kalibru 305 mm, były jeszcze przez jakiś czas (przynajmniej tak wynikało z danych artyleryjskich przekazywanych z jednostki flagowej) zbyt daleko od Niemców.

Początek pojedynku nie wypadł dla Royal Navy dobrze. Błąd w pomiarze odległości został na *Lionie* skorygowany ostatecznie dopiero za dziewiątą salwą, która wreszcie obramowała *Lützowa*. Najwyraźniej też Beatty nie był zachwycony długimi przerwami między salwami, skoro o 15.55 wydał wszystkim okrętom rozkaz zwiększenia szybkostrzelności dział.

Niemieckie jednostki strzelały zdecydowanie celniej. *Lützow* pierwszą, „pomiarową" salwę ulokował, co prawda, zbyt daleko na lewo od *Liona*, lecz szybka korekta doprowadziła do trafienia już w piątej. *Moltke*, który okaże się najcelniej strzelającym niemieckim okrętem w ciągu pierwszych trzech minut walki, dwa razy trafił *Tigera*. Do godziny 16.00, a więc w pierwszych 12 minutach boju, Niemcy trafili brytyjskie krążowniki liniowe aż 15 razy, przy czym liczba ta nie uwzględnia prawdopodobnych trafień na *Indefatigable* i *Queen Mary*, których rychły koniec nie pozwolił na dokładne ustalenie odniesionych uszkodzeń.

Tymczasem Brytyjczycy zdążyli trafić niemieckie krążowniki jedynie cztery razy – po dwa razy *Seydlitza* i *Lützowa*. O ile jednak uszkodzenia niemieckiego okrętu flagowego ograniczyły się do części dziobowej i nie naruszyły w niczym jego zdolności bojowej, to jedno z trafień w *Seydlitza* o mało nie doprowadziło do jego unicestwienia. O godzinie 15.57 pocisk przeciwpancerny kalibru 343 mm wystrzelony z *Queen Mary* trafił w 230 mm barbetę drugiej od rufy wieży głównej artylerii, przebijając ją i wybuchając w trakcie penetracji (a więc ułamek sekundy za wcześnie). Jego odłamki zniszczyły mechanizmy obracające wieżę, podajniki amunicyjne oraz mechanizmy podnoszące działa. Co gorsza, wybuch spowodował zapalenie znajdujących się w koszach podajników czterech ładunków miotających. Gwałtowny płomień strzelił zarówno w górę, ogarniając wnętrze wieży, jak i w dół, docierając do komór amunicyjnych. Załoga komór ocalała dzięki maskom gazowym, zginęła jednak cała obsługa podajników oraz prawie wszyscy w wieży (sześć osób zdążyło wyskoczyć z ogarniętej płomieniami wieży przez luk ewakuacyjny – trzy zmarły później od poparzeń).

Nie minęło 10 minut od rozpoczęcia walki, a brytyjski zespół o mało co nie zostałby pozbawiony okrętu flagowego z głównodowodzącym. O 16.00 pocisk kalibru 305 mm pochodzący z *Lützowa* trafił wieżę „Q" (położoną między kominami na śródokręciu). Trafienie nastąpiło w prawy górny róg lewego otworu strzelniczego, w miejsce łączenia 230 mm płyty czołowej z 83 mm płytą dachu wieży. Część płyty czołowej została wepchnięta do środka wieży, a sam pocisk wybuchł metr dalej, zabijając lub raniąc wszystkich spośród obsługi dział. Uderzone pociskiem płyty zostały odrzucone wybuchem na pokład.

Było to dla Brytyjczyków bardzo nieszczęśliwe trafienie – kilkanaście centymetrów niżej i niemiecki pocisk nie przedostałby się przez grubą płytę frontu wieży, a kilkanaście centymetrów wyżej i ten sam pocisk prawdopodobnie ześlizgnąłby się i odbił od dachu (pocisk leciał bardzo płaskim torem około 20° do poziomu). Lewe działo 343 mm zostało całkowicie zniszczone, prawe prawdopodobnie nadawało się do dalszego prowadzenia ognia.

W wieży wybuchł pożar, szybko, zdawałoby się, ugaszony przez ekipy awaryjne. Dowódca wieży, major F. J. W. Harvey (obsługą dział i komór amunicyjnych zajmowała się piechota morska – Royal Marines), choć śmiertelnie ranny, zdołał jeszcze wydać rozkaz zamknięcia i zalania komór amunicyjnych i prochowych. Było to w pewnym sensie złamanie rozkazu admirała Jellicoe, który po bitwie u ławicy Dogger, kiedy to na

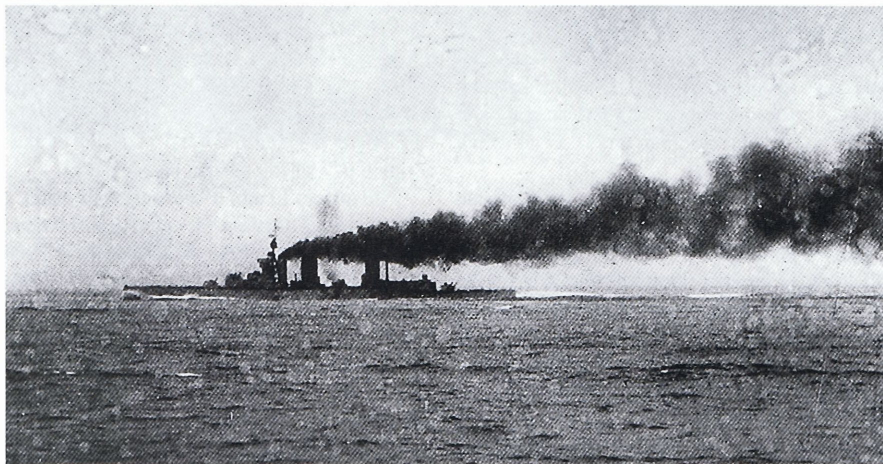


Moment trafienia *Liona* pociskiem 305 mm *Lützowa* w wieżę „Q".

Lionie omyłkowo zatopiono niezagrożoną dziobową komorę amunicyjną, rozkazał, aby dowódca komór zawsze żądał wyjaśnień w przypadku, kiedy każe mu się zatopić amunicję i ładunki miotające mimo braku pożaru w tym rejonie.

Obsługa komór amunicyjnych wieży „Q", nie stosując się do tej instrukcji (nie było pożaru w głębi kadłuba) i zatapiając komory, uratowała okręt, chociaż nie uratowała życia. W niecałe pół godziny później, podczas inspekcji uszkodzeń, prawdo-

Wybuch pocisku i zapłon ładunków prochowych spowodował śmierć 99 marynarzy *Liona* – okręt jednak ocalał. Major Harvey stał się pierwszym kawalerem Victoria Cross, jaki został nadany za zasługi bojowe w bitwie jutlandzkiej. Warto przy tym dodać, że dwa dni przed bitwą osoba odpowiedzialna za komory amunicyjne i prochowe *Liona* – Chief Petty Officer (stopień bliski naszemu starszemu bosmanowi sztabowemu) Alexander Grant – zdołała wymienić



Lion kilka minut później. Wyraźnie widoczny pożar w wieży „Q".

podobnie po zmianie kursu, która spowodowała dostawanie się podmuchów wiatru do wewnątrz wieży przez rozbity dach, tlące się gdzieś resztki pożaru zajęły spoczywające na podajnikach pojemniki z kordytem. Chwilę później z wieży wystrzelił prawie bezszelestny gwałtowny język ognia na prawie 60 metrów w górę. Taki sam język runął w dół wieży, ogarniając kolejne pojemniki z kordytem i zabijając praktycznie całą obsługę komór i podajników oraz część ekip sanitarnych niosących pomoc ofiarom wybuchu sprzed 30 minut.

Grodzie i włazy do komór zostały wepchnięte do wewnątrz, lecz wypełniająca je woda (komory nie były jeszcze całkowicie wypełnione) pomogła wytrzymać ciśnienie eksplozji. Sprzyjającą okolicznością był brak części dachu wieży dzięki czemu przez powstały otwór wydostała się spora część energii eksplozji, która w przeciwnym razie skierowana byłaby w dół.

większość ładunków prochowych na krążowniku. Kiedy przyszedł na okręt pod koniec 1915 roku, zastał nieprawdopodobny bałagan w komorach, w których znajdowały się ładunki pochodzące z 34 różnych, w większości przestarzałych partii, do tego pomieszane i częściowo leżące luzem (!) na korytarzach. Podobne porządki panowały niestety na wielu brytyjskich okrętach liniowych.

Fatalne trafienie wieży „Q" na *Lionie* wprowadziło sporo zamieszania nie tylko na jednostce flagowej, ale także w całym zespole brytyjskim. O 15.57, a więc na trzy minuty przed upadkiem niemieckiego pocisku wiceadmirał Beatty rozkazał zmianę kursu o 5° w prawo, tak aby odległość do okrętów niemieckich, wynosząca już poniżej 12 000 m, przestała spadać. Wybuch granatu z *Lützowa* odwrócił uwagę wszystkich na mostku od wydanego przed chwilą rozkazu, który został zrozumiany przez sternika jako przełożenie steru o pięć stopni na stałe, a nie jedynie zmianę kursu o powyższą wartość. Skutkiem tego przez kilka minut *Lion* zdążył wypaść z linii na około 30°, powiększając dystans do niemieckich jednostek do około 19 000 m.

Na pozostałych krążownikach liniowych dziwne zachowanie jednostki flagowej wprowadziło ich dowódców w konsternację, skutkiem czego poszczególne okręty także zaczęły odchodzić w prawo o ponad pięć stopni wskazane w rozkazie. Porządek w szykach brytyjskich powrócił dopiero około godziny 16.10, jednakże w tym czasie okręty Royal Navy nie uzyskały żadnych potwierdzonych trafień na jednostkach niemieckich.

Co gorsza, o 16.11 jeden z eksplodujących na pokładzie *Liona* pocisków uszkodził radionadajnik, pozbawiając brytyjskiego admirała najwygodniejszego środka łączności z pozostałymi jednostkami, a także z nadchodzącą z północy Grand Fleet. Natychmiast przekazano na następną w szyku *Princess Royal* polecenie powtarzania wszystkich sygnałów świetlnych okrętu flagowego radiem, lecz proces ten bardzo wydłużył czas reakcji między nadaniem rozkazu a jego wykonaniem przez inne okręty.

Zamieszanie na mostku *Liona* z powodu ciągu niepomyślnych wydarzeń, jakie zaszły w ciągu ostatnich 10 minut (nie licząc jeszcze zapalenia się ładunków prochowych, które nastąpiło o 16.28) spowodowało, iż nikt nie zwrócił uwagi na fakt, że w szyku krążowników liniowych było już tylko pięć, a nie sześć jednostek. Nie był to bowiem koniec, lecz dopiero początek kłopotów eskadry wiceadmirała Beatty'ego...

* * *

Ostatni w szyku brytyjski krążownik liniowy *Indefatigable* prowadził ogień do ostatniego w niemieckiej formacji okrętu *Von der Tann*. Siła ognia dawała przewagę jednostce brytyjskiej, uzbrojonej w osiem dział kalibru 305 mm wobec ośmiu dział 280 mm. Brytyjskie pociski miały masę 385 kg wobec 302 kg niemieckich. *Von der Tann* był jednak okrętem znacznie lepiej opancerzonym niż brytyjski przeciwnik. Jego burtowy pancerz miał 250 mm grubości, gdy tymczasem *Indefatigable* (jak zresztą pozostałe pięć pierwszych brytyjskich krążowników liniowych) miał pas burtowy gruby na jedynie 152 mm. W pozostałych partiach pancerz okrętu niemieckiego był także grubszy. Barbety i czoła wież *Von der Tanna* miały około 228 mm, zaś *Indefatigable* tylko 178 mm. Chociaż obie jednostki należały w swoich flotach do „pierwszego rzutu" krążowników liniowych (a *Von der Tann* był faktycznie pierwszym niemieckim okrętem tej klasy), to wyraźnie widać było zupełnie inną filozofię projektowania obu jednostek.

Suche dane taktyczne nie zawsze przekładają się na walory bojowe okrętu. 31 maja 1916 roku krążowniki Beatty'ego strzelały niecelnie. Przez pierwsze 15 minut walki (od 16.48 do 16.03) *Indefatigable* nie uzyskał żadnego trafienia, otrzymując za to jedno (według obserwacji z pokładu *Von der Tanna*). Bliższe jego szczegóły nie są jednak znane. Nie wiemy, co dokładnie zaszło na brytyjskim krążowniku liniowym po 16.03. Został wtedy trafiony jednym lub dwoma pociskami *Von der Tanna* w okolice krawędzi pokładu na wysokości rufowej wieży 305 mm. Moment ten został zaobserwowany z mostka następnego w szyku *New Zealand* przez kontradmirała Pakenhama, jedynego oficera

biorącego udział w bitwie, który w swojej karierze miał już okazję obserwować wybuchający okręt liniowy. Był bowiem obserwatorem brytyjskim na pokładzie japońskiego pancernika *Mikasa*, kiedy w czasie bitwy pod Cuszimą zniszczony został rosyjski pancernik *Borodino*. Pakenham zauważył niewielką eksplozję i chwilę potem *Indefatigable* zaczął odchodzić w prawo, a raczej przestał podążać za resztą krążowników właśnie naprawiających nieporozumienie z 15.57 i kierujących się na powrót na lewą burtę, bliżej jednostek niemieckich. Wyglądało na to, iż uszkodzona została maszyna sterowa krążownika.

Według relacji oficera torpedowego *New Zealand*, kapitana Lovetta-Camerona, który obserwował siostrzany okręt przez lornetkę, jego rufowa nadbudówka została spowita kłębami dymu, nie było jednak widać płomieni. *Indefatigable* zszedł już z kursu na dobre 400–500 m, mając wyraźne przegłębienie na rufę. W tym momencie krążownik został nakryty kolejną salwą *Van der Tanna*, z której dwa pociski trafiły w okolice dziobowej wieży 305 mm. Po kolejnych 30 sekundach, w czasie których nie widać było żadnych oznak zbliżającej się tragedii, krążownik eksplodował na prawie całej długości kadłuba, poczynając od dziobu aż do rufy. Rozerwany kadłub przewrócił się na lewą burtę i szybko zatonął.

Pozostałe jednostki Beatty'ego nie przerwały bitwy dla ratowania rozbitków, na niektórych nawet nie zauważono błyskawicznego zniknięcia 18 500-tonowego okrętu z ponad tysiącem marynarzy na pokładzie...

Dokładne przyczyny zatonięcia *Indefatigable* nie są znane. Z 1024 osób

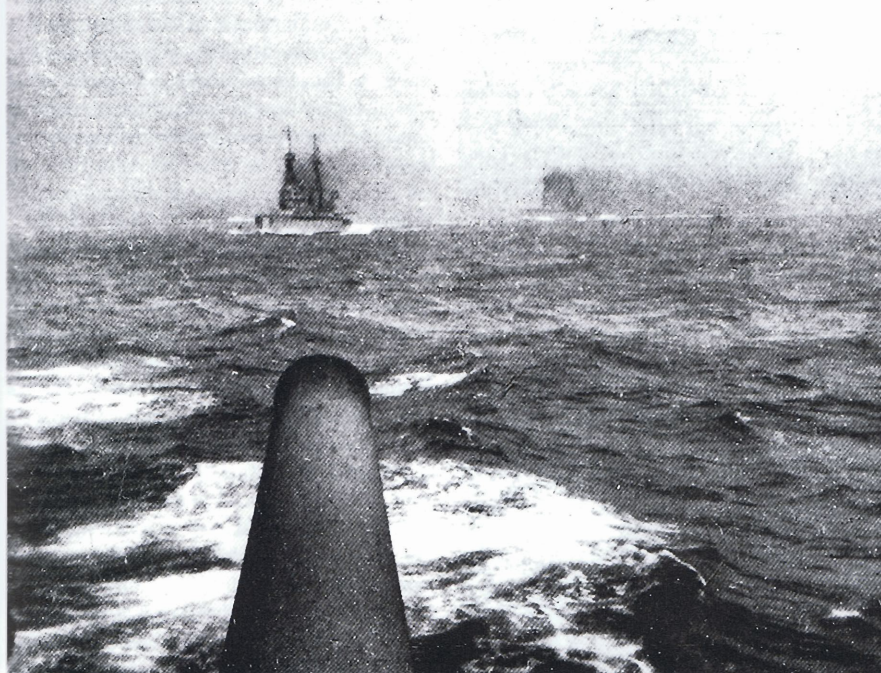
Początek bitwy krążowników liniowych i zatopienie "Indefagitable"
godz. 15.48 - 16.10

— tor pancerników
········· tor innych jednostek

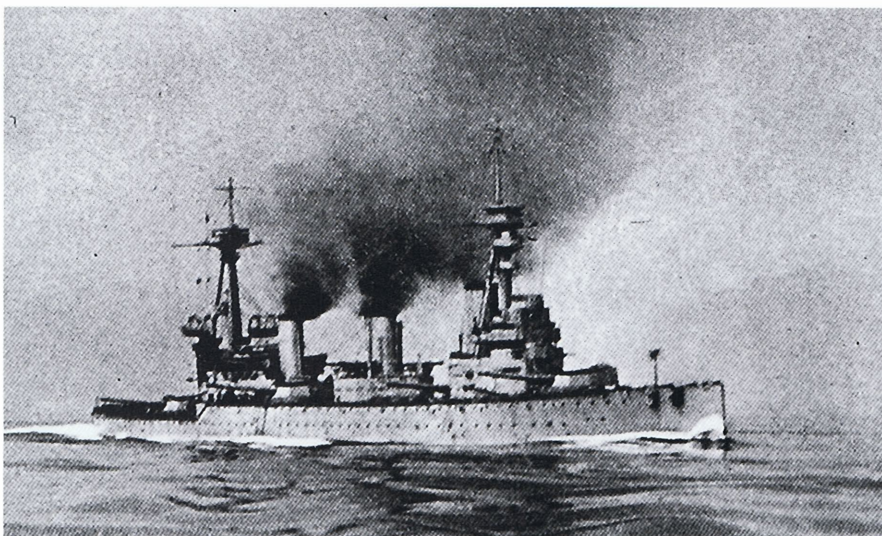
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
mile morskie

Galatea
Falmouth
15.48
Frankfurt
G 37
Wiesbaden
2. i 4. flotylla
1. flotylla
Barham
15.48
Von der Tann
Moltke
Seydlitz
Derfflinger
Lützow
Regensburg
9. flotylla
zatopienie Indefatigable
16.05
lekka bryza
N
W
E
S
Lion
Nottingham
13. flotylla
Southampton
Champion

obecnych na pokładzie niemiecki niszczyciel S 16 podniósł o 19.50 jedynie dwie (najczęściej spotykaną w literaturze liczbą ofiar załogi *Indefatigable* jest 1017 – na okręcie znajdowało się też pięciu cywili, prawdopodobnie z ekip stoczniowych, nie wciągniętych na listę załogi). Obaj uratowani (starszy marynarz Elliot i sygnalista Falmer) wyskoczyli ze stanowiska kierowania ogniem na maszcie dziobowym, obaj też byli przekonani, iż ich okręt został trafiony torpedami. W wodzie natknęli się na ciężko rannego dowódcę okrętu, komandora Sowerby'ego, który jednak zmarł z odniesionych ran. Ich zeznania nic nie wniosły do ustaleń dotyczących przyczyny tak gwałtownego zniszczenia okrętu. Wydaje się jednak, że niemieckie pociski dotarły bezpośrednio w pobliże rufowych i dziobowych komór amunicyjnych, może nawet przebijając uprzednio barbety wież 305 mm, które w głębi kadłuba miały grubość jedynie 51–76 mm – czyli tyle, co nic. Trafie-



Krążowniki liniowe *Beatty'ego* podczas pościgu za okrętami Hippera. Na pierwszym planie widoczny *New Zealand*, a za nim *Indefatigable*.



Ostatnie zdjęcie *Indefatigable'a*, wykonane z pokładu *New Zealand* kilka minut przed eksplozją komór amunicyjnych.

nie w rufę musiało doprowadzić do częściowej i ograniczonej eksplozji rufowych komór amunicyjnych, a w efekcie do utraty sterowności i rozdarcia kadłuba.

Zrobione z pokładu *New Zealand* zdjęcie pokazuje *Indefatigable* tonącego już po pierwszych trafieniach, z rufą prawie całkowicie zanurzoną pod wodą. Kolejne pociski dotarły do dziobowych komór, co dopełniło dzieła zniszczenia okrętu. *Von der Tann* podczas piętnastominutowego boju wystrzelił do swego przeciwnika 52 pociski 280 mm i 38 pocisków kalibru 150 mm.

* * *

Jak widać pierwsze chwile tak długo przez Brytyjczyków oczekiwanego starcia ze słabszymi siłami Hochseeflotte nie przebiegały dla nich zbyt pomyślnie. Krążowniki liniowe Beatty'ego zdradzały wyraźne braki w wyszkoleniu artyleryjskim, co zresztą w Royal Navy nie było żadną tajemnicą. *Tiger*, będący zresztą najgorzej strzelającym okrętem Beatty'ego, przez dziesięć minut ostrzeliwał omyłkowo krążownik lekki *Regensburg*, znajdujący się 2000 m za właściwym celem, jakim był krążownik liniowy *Moltke*. Tymczasem krążownik *Derfflinger* nie był w ogóle niepokojony brytyjskim ogniem.

O 16.11 z pokładu *Liona* zaobserwowano ślad torpedy za rufą. Na *Princess Royal* widziano, jak torpeda przechodzi pod okrętem, idąc z prawej burty (a więc przeciwległej do niemieckich krążowników liniowych). Prawie na wszystkich brytyjskich okrętach widziano też peryskopy, co doprowadziło wiceadmirała Beatty'ego do konstatacji, że jego zespół przechodził przez linię niemieckich okrętów podwodnych. W rzeczywistości w tym rejonie nie operowały żadne niemieckie U-booty.

Atak torpedowy zaobserwowano także na *Moltke*. Dwa ślady torped były prawdopodobnie złudzeniem, jednak kolejna torpeda przeszła na powierzchni morza kilkadziesiąt metrów od kadłuba krążownika. Kilka minut wcześniej (między 16.04 a 16.08) *Moltke* wystrzelił cztery torpedy do *Queen Mary*, jednakże ze względu na dzielącą okręty odległość nie miały one szans na osiągnięcie celu. Torpeda widziana z pokładu niemieckiego okrętu musiała być jego własną, która na skutek uszkodzenia mechanizmu sterującego zatoczyła koło. Brytyjczycy bowiem w tym czasie nie dokonali jeszcze ataku torpedowego na okręty niemieckie.

Dopiero o 16.09 Beatty rozkazał 13. flotylli niszczycieli, znajdującej się po jego prawej burcie, wysforowanie się do przodu i dołączenie do znajdujących się na przedzie trzech niszczycieli 10. flotylli w celu wykonania ataku torpedowego. Dołączyć do nich miały także niszczyciele *Obdurate* (13. flotylla) i *Morris* (10. flotylla), które na skutek zamieszania przedbitewnego znalazły się po lewej burcie okrętów Beatty'ego, a więc między nim a jednostkami niemieckimi. Rzucając okręty do ataku, brytyjski dowódca poprawił też widoczność swoich celów, zakłócaną dotychczas dymem z ich kominów. Kilka minut po tym wydarzeniu także Hipper rozkazał swoim siłom lekkim wykonanie ataku torpedowego. 20 minut później między ostrzeliwującymi się krążownikami liniowymi rozgorzeć miała mała, lecz gwałtowna bitwa niszczycieli.

* * *

Tuż po eksplozji na *Indefatigable* Hipper, widząc oddalający się na zachód zespół Beatty'ego, rozkazał zbliżyć się do Brytyjczyków. Obie wrogie formacje na chwilę przerwały ogień ze względu na duży dystans i złą widoczność, która spowodowana była dymem. Zwrot w prawo wkrótce sprowadził na niemieckie okręty grad pocisków znacznie groźniejszych od tych, którymi strzelały krążowniki liniowe.

Od 15.40, a więc od momentu, kiedy 5. eskadra pancerników zawróciła za goniącym Niemców Beatty'm, kontradmirał Evan-Thomas robił wszystko, by zażegnać skutki nieporozumienia z flagowym *Lionem*, na skutek którego znalazł się 10 mil za akwenem bitwy. Sprzyjały mu dwa czynniki. Po pierwsze, wykres złożonych kursów



Moment eksplozji komór amunicyjnych na *Indefatigable* uchwycony z pokładu *New Zealand*.

Pogrążający się w wodzie *Indefatigable*.



zespołu Beatty'ego miał kształt ostrego łuku, zawracającego na południe. Dzięki temu, będąc w tyle za nim Evan-Thomas mógł „ścinać zakręt", idąc po cięciwie kursu Beatty'ego. Po drugie, jego okręty były zaprojektowane jako szybkie pancerniki. W planach ich prędkość określano na 25 w., a więc o cztery węzły więcej niż wynosiła przeciętna prędkość okrętów tej klasy. Założenia projektowe w przypadku typu Queen Elizabeth pozostały jednak tylko na papierze. Ze względu na wojnę nie przeprowadzono odbiorczych prób prędkości na mili pomiarowej. W czasie prób stoczniowych, przy optymalnych warunkach i przeciążaniu siłowni do 75 000–76 000 KM poszczególne okręty osiągały 24,6–25 w., lecz wyniki te były nie do powtórzenia w warunkach bojowych. W lipcu 1916 roku, po naprawie uszkodzeń, jakie pancernik *Barham* – flagowy okręt Evana-Thomasa – doznał w bitwie jutlandzkiej, skierowano go na próby prędkości na mili pomiarowej z zachowaniem wszystkich rygorów związanych z takim testem. Osiągnął tam 23,91 w. przy mocy 70 788 KM i ten wynik odpowiada chyba możliwościom tych jednostek.

jednostki do pomostu jednostki płynącej z tyłu (na pomostach znajdował się zawsze pelorus, czyli tarcza namiernicza). Oznaczało to, że pas wody między pędzącymi pancernikami miał wynosić w przypadku 5. eskadry około 270 m. Na szczęście dowódca brytyjski w tym wypadku odszedł od wytycznych Jellicoe i zezwolił na trzyipółkablowe odstępy, choć i te nie były dotrzymywane w szalonym pościgu, jaki prowadziły jego pancerniki.

Gdy okręty tego samego typu przez dłuższy czas rozwijały prędkość maksymalną, ujawniły się indywidualne różnice między nimi. *Warspite* i *Malaya*, a więc dwie ostatnie jednostki 5. eskadry (a także nieobecna w bitwie *Queen Elizabeth*), były wyposażone w turbiny Parsonsa, osiągające wyższe obroty od turbin Brown-Curtiss, które zastosowane zostały na *Barhamie* i *Valiancie*. Na dodatek turbiny wysokiego ciśnienia na tym ostatnim miały dysze innego, niezbyt udanego, rodzaju. Z tej przyczyny okręt ten był najwolniejszą jednostką całej eskadry i miał tendencję do odpadania z zespołu przy dłuższych marszach z maksymalną prędkością.

pośpiechu odeszły kilka mil na wschód.

Od rozpoczęcia bitwy kontradmirał Evan-Thomas nie otrzymał żadnego (!) rozkazu od Beatty'ego, nie dostał także ani jednej informacji o rozwoju wypadków i pozycji niemieckich krążowników liniowych. Po raz pierwszy okręty Hippera ukazały się 5. eskadrze o 16.05. Evan-Thomas postanowił natychmiast zmienić kurs na 133°, a w trzy minut później na 160°. W tym samym czasie niemiecka 1. grupa rozpoznawcza rozpoczęła manewr zbliżania się do odchodzących na zachód krążowników Beatty'ego.

Na skutek tej sekwencji zwrotów o 16.09 ostatni w niemieckim szyku *Von der Tann* znalazł się w zasięgu dział *Barhama*. Flagowy okręt kontradmirała otworzył ogień z odległości 17 300 m (maksymalny zasięg działa kalibru 381 mm wynosił 20 900 m), niemalże natychmiast wstrzeliwując się w cel: już trzecia salwa *Barhama* nakryła niemiecki krążownik. Pocisk 381 mm trafił w prawą burtę, tuż pod linią wodną, osiem metrów od rufy. Szczęściem dla Niemców Brytyjczycy rozpoczęli walkę, używając pocisków burzących, a nie przeciwpancernych, dzięki czemu eksplozja nastąpiła w zetknięciu z 102 mm pasem burtowego pancerza. Mimo to przez powstałe pęknięcia do środka kadłuba wlało się około 1000 ton wody, zalewając m.in. przedział rufowej wyrzutni torped oraz pomieszczenie maszyny sterowej. Na szczęście dla Niemców pracę steru udało się przywrócić do normy – w przeciwnym razie *Von der Tann* mógłby podzielić los *Blüchera* z bitwy u ławicy Dogger.





Niewyraźne zdjęcie przedstawiające *Liona* i jeden z eskortujących Beatty'ego niszczycieli. W oddali widoczna (obramowana eksplozjami niemieckich pocisków?) *Princess Royal*. Na zdjęciu po prawej jeden z niszczycieli eskortujących *Liona* (typ Laforey?).

Prędkość maksymalna na próbach jest jednak nie do rozwinięcia w warunkach bojowych, gdy okręty płyną w formacji. Co prawda, Evan-Thomas nakazał prędkość marszową 24,5 w., lecz żaden z czterech podległych mu pancerników nie miał szans na zbliżenie się do niej. Utrzymywanie kursu w szyku torowym zmusza bowiem sterników wszystkich jednostek idących za liderem do ciągłych niewielkich korekt steru, które nie pozostają bez wpływu na osiąganą prędkość. Okręty musiały też pokonywać dodatkowy opór od kilwaterów, tych które płynęły z przodu.

W Royal Navy przyjmowano, iż prędkość maksymalna zespołu jest zawsze o jeden węzeł mniejsza niż prędkość maksymalna poszczególnych jednostek. Na dodatek Brytyjczycy przywiązywali większą wagę do utrzymywania pozycji okrętu w formacji, niż miało to miejsce we flocie niemieckiej (krążowniki liniowe szły rozrzucone w wachlarz, co niwelowało problemy z utrzymywaniem pozycji i likwidowało zakłócenia kursu powodowane śladem torowym poprzedniej jednostki). Zalecenie admirała Jellicoe mówiło o utrzymywaniu przez liniowce dwuipółkablowej odległości między okrętami. 2,5 kabla to jedynie 463 m, dodatkowo liczono je od pomostu przedniej

Przedstawione powyżej czynniki składały się na fakt, iż mimo opinii rozpowszechnionej we flocie i mimo przeciążenia siłowni pancerniki Evana Thomasa nie były w stanie rozwinąć zespołowej prędkości większej niż 23 w. Tak więc marsz po wewnętrznej stronie łuku, jaki zatoczyły idące z prędkością 24–25 w. krążowniki liniowe, umożliwił odrobienie przez około 25 minut czterech mil morskich i zbliżenie się do Niemców na odległość równą maksymalnej donośności dział 381 mm.

Od 15.48 do 15.52 okręty 5. eskadry podążały kursem 88°, który następnie został zmieniony na 100°. Niedługo też w dalmierzach pancerników pojawiły się idące za rufą zespołu Hippera niemieckie krążowniki lekkie: *Frankfurt*, *Pillau* i *Elbing*. Z tak dużej odległości i w zaściełającym akwen dymie jednostki nieprzyjaciela myliły się z własnymi niszczycielami 1. flotylli, płynącymi po lewej burcie brytyjskich krążowników liniowych. Po kilku minutach 1. flotylla otrzymała więc rozkaz usunięcia się z widoku i o 15.58 idący na przedzie *Barham* otworzył z odległości 16 500 m ogień do krążownika *Frankfurt*. Zaraz potem *Warspite* i *Valiant* rozpoczęły strzelać do *Pillau*. Ogień brytyjskich pancerników był tak celny, że po pierwszych trzech salwach *Frankfurt* postawił zasłonę dymną, pod osłoną której wszystkie trzy krążowniki w

Nie był to jednak koniec kłopotów niemieckiego krążownika. O 16.20 i 16.23 został on trafiony dwoma pociskami przeciwpancernymi 343 mm, wystrzelonymi przez *Tigera*. Pierwszy z nich trafił grubą na 203 mm barbetę dziobowej wieży 280 mm, wybuchając przy uderzeniu. Chociaż zniszczenia wewnątrz barbety nie były duże, odłamki rozbitego pancerza zaklinowały wieżę, która została wyłączona z akcji do końca bitwy. Drugi pocisk przebił pokład na wysokości rufowej wieży 280 mm, wybuchając około metra pod nim i jakieś 1,3 m nad grubym na 25 mm pokładem pancernym. Eksplozja nastąpiła tuż przed ścianą barbety, która pod pokładem górnym miała grubość 30 mm. Odłamki pocisku rozerwały barbetę na długości około 3,5 m, niszcząc też elementy podtrzymujące obie armaty 280 mm oraz ich podnośniki, a także mechanizmy

obrotowe całej wieży. Pozostała ona nieczynna do godziny 20.00, kiedy to zdołano uruchomić jej ręczne sterowanie.

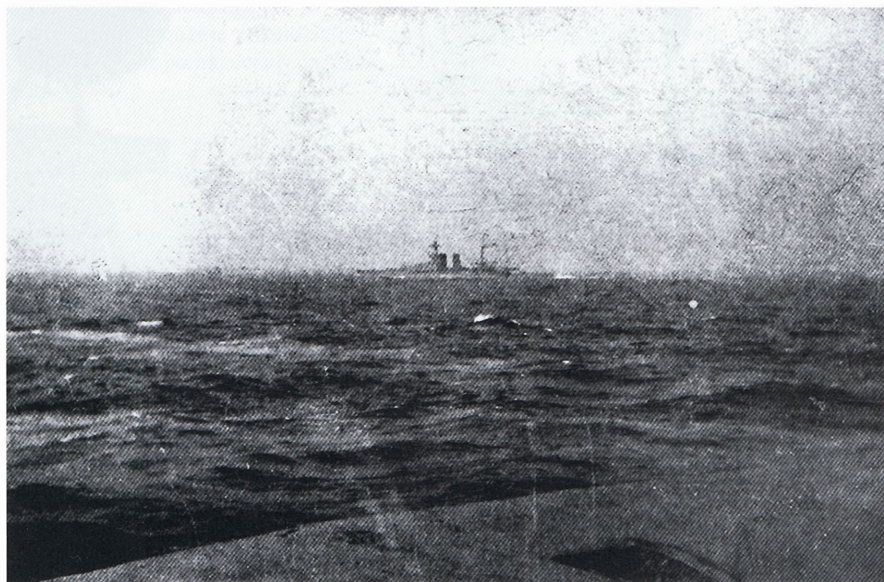
W ślad za *Barhamem* również pozostałe trzy jednostki 5. eskadry rozpoczęły ostrzał niemieckich okrętów. Wkrótce też kontradmirał Evan-Thomas podzielił cele: *Barham* i *Valiant* strzelały do krążownika *Moltke*, *Warspite* i *Malaya* zaś wzięły na cel *Von der Tanna*. Ogień całej czwórki był niezwykle celny i wywarł wielkie wrażenie na niemieckich oficerach. Czteropociskowe salwy nadlatywały niemalże bez rozrzutu, spadając równocześnie najwyżej 50 m od siebie. Pancerniki typu Queen Elizabeth miały, nowe, 15-calowe dalmierze, dużo dokładniejsze od 9-calowych, jakimi dysponowały krążowniki liniowe, ale nie do końca tłumaczy to tak skuteczny ogień, prowadzony przecież na granicy donośności dział.

Ostrzeliwany przez *Barhama* i *Valianta Moltke* został między 16.16 a 16.26 trafiony czterokrotnie przeciwpancernymi pociskami 381 mm (a także raz o 16.02 przez *Tigera*). Chociaż uszkodzenia nie osłabiły zdolności bojowej okrętu tak jak w przypadku *Von der Tanna*, to krążownik miał w kadłubie około 1000 ton wody i niewielki przechył na prawą burtę. Oba niemieckie krążowniki liniowe będące pod ostrzałem 5. eskadry rozpoczęły krótkie i nieregularne zygzakowanie, które miało utrudnić Brytyjczykom prowadzenie ognia.

Hipper, widząc pojawienie się znacznie silniejszego przeciwnika za rufą swej formacji, zaprzestał manewru zbliżania się do Beatty'ego, obierając o 16.20 kurs 169^{0} i zwiększając prędkość z 21 do 23 w. Jednocześnie rozkazał zmianę szyku krążowników liniowych z niewielkiego wachlarza na szyk torowy, dzięki czemu były one trudniejsze do trafienia przez goniące je pancerniki typu Queen Elizabeth. 5. eskadra z jej celnym ogniem stała się dla Hippera śmiertelnym niebezpieczeństwem, a sprawą najwyższej wagi stało się dla niego jak najszybsze dotarcie do Hochseeflotte, skrytej za południowym horyzontem. Hipper mógł zwiększyć bezpieczeństwo swych okrętów, podnosząc prędkość nawet do 25 w. – tyle bowiem osiągały jego krążowniki. Mimo to tego nie uczynił, a o 16.25 nawet zmniejszył prędkość do 21 w. Wiedział bowiem, że spotkanie ze swoimi siłami głównymi jest kwestią minut i chciał podprowadzić Brytyjczyków jak najbliżej własnych okrętów liniowych. Przy tym w chwili spotkania chciał tak ulokować swoje okręty, żeby móc wziąć brytyjskie jednostki w dwa ognie i nie pozwolić na ich ucieczkę.

* * *

O 16.26 Niemcy odnieśli swój największy sukces w tej bitwie (a i chyba w całej wojnie), doprowadzając do eksplozji komór amunicyjnych na krążowniku liniowym *Queen Mary*, jednym z nowszych okrętów tego typu, a na dodatek bardzo dobrze do tej pory strzelającym. Okręt ten była jednostką niemal że siostrzaną, nieznacznie zmodyfikowaną w stosunku do zbudowanych rok wcześniej *Lion* i *Princess Royal*. Cała trójka była okrętami znacznie silniejszymi i lepiej opancerzonymi niż pierwsze dwa typy brytyjskich krążowników liniowych, chociaż daleko było im do niemieckich standardów. Te wielkie, bo liczące ponad 26 000 t wyporności (pełnej nawet 31 000 t) okręty były uzbrojone w osiem armat 343 mm, ulokowanych w czterech wieżach. Ich gruby na 228 mm pancerz burtowy o 3 cale przewyższał pancerze poprzednich jednostek tej klasy, chociaż wymiar ten zachowany był tylko na wysokości siłowni oraz wieży „Q" (położonej na śródokręciu). Na wysokości dziobowych wież grubość pancerza topniała do 152 mm, a na wysokości wieży rufowej był on nawet o cal cieńszy niż na typach *Invincible* i *Indefatigable* (127 mm). Całkowicie niedostateczne było opancerzenie poziome, nie przekraczające 51 mm i słabsze w stosunku do poprzednich typów. Jedynie grubość barbet oraz frontów wież została zwiększona z 178 mm do 228 mm.



Jeden z pancerników brytyjskiej 5. eskadry (typ Queen Elizabeth) podczas szalonej pogoni za własnymi krążownikami liniowymi.

Przyczyną tak niewielkiej poprawy w opancerzeniu w stosunku do skoku wyporności była oczywiście prędkość. Siłownia o mocy ponad 70 000 KM rozpędzała je bez trudu do 27 w., a na próbach przekraczały nawet 28 w.

Wielka prędkość, potężne uzbrojenie i piękne, surowe, trzykominowe sylwetki spowodowały, że cała trójka oraz należący do innego projektu, lecz podobny *Tiger* szybko została ochrzczona przydomkiem „splendid cats" (wspaniałe koty), co zresztą szybko wywołało złośliwy komentarz Churchilla, który dodał: „*wspaniałe, ale z cienką skórką*"...

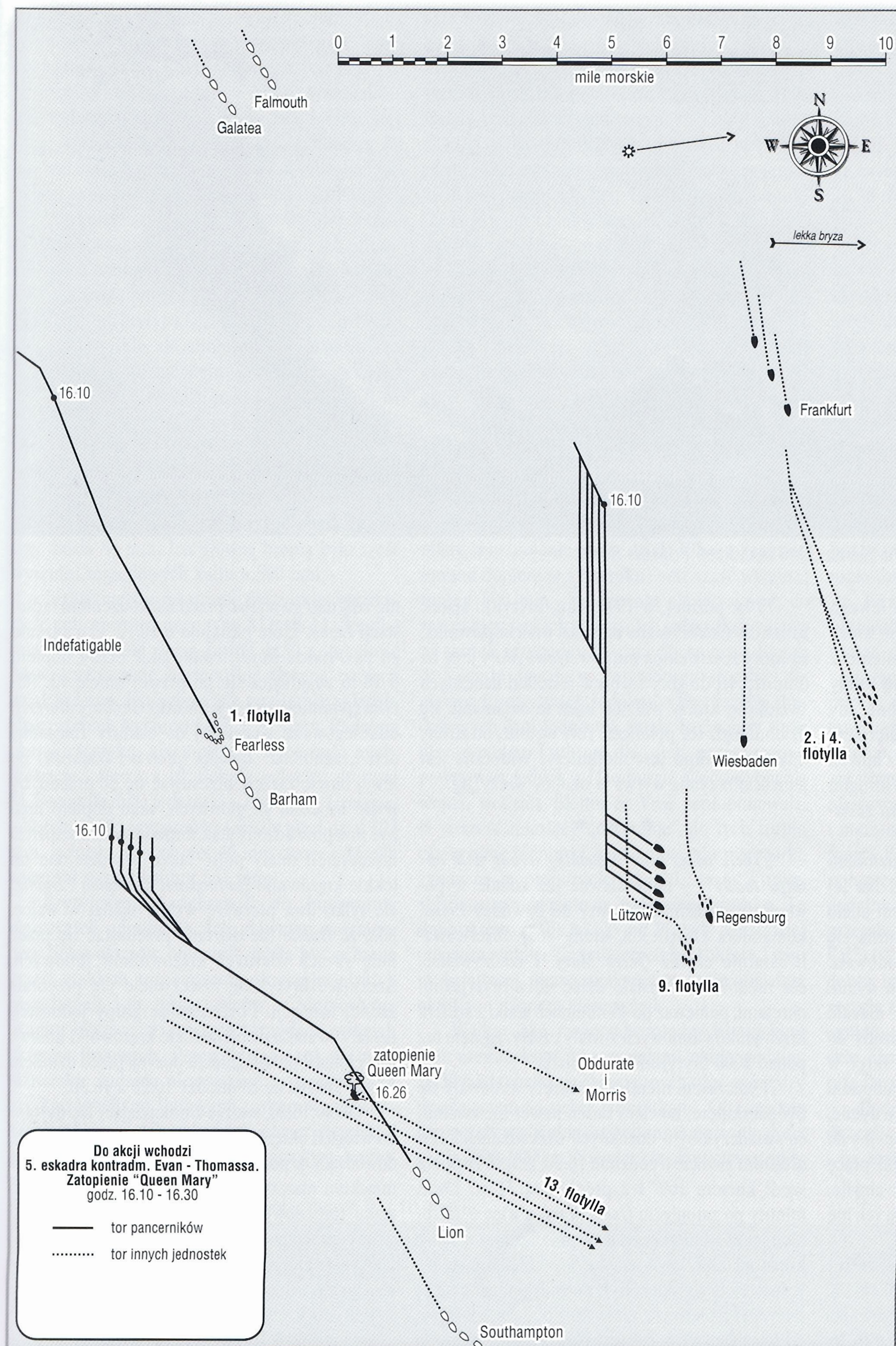
Queen Mary była okrętem o najlepszych osiągach artyleryjskich w całym zespole Beatty'ego. Jej artylerzyści najlepiej spisywali się w strzelaniach ćwiczebnych, bijąc pozostałe jednostki na głowę nie tylko liczbą trafień, ale i szybkim wstrzeliwaniem się w tarczę i niewielkim rozrzutem salwy.

Początkowo można to było tłumaczyć eksperymentalnym zainstalowaniem na okręcie kalkulatora artyleryjskiego o nazwie „Argo Clock", budowy Arthura H. Pollena. Miał on być przetestowany i porównany z podobnym urządzeniem pomysłu komandora Fredericka C. Dreyera, zainstalowanym na *Lionie* i *Princess Royal*. I chociaż „Argo Clock" zebrał lepsze opinie, Admiralicja ostatecznie wybrała urządzenie Dreyera.

Nie można też było tłumaczyć zjawiska wyjątkowym dowodzeniem okrętu, chociaż pierwszy jego dowódca, komandor Reginald Hall, posiadał opinię człowieka o niezwykłym podejściu do marynarzy. Kiedy w październiku 1914 roku, po bitwie pod Helgolandem Hall odszedł na stanowisko dyrektora wywiadu Admiralicji, jego miejsce zajął komandor Cecil I. Prowse. Beatty w liście do żony ocenił go krótko: „*Nowy dowódca Q. M. nie jest typem człowieka pożądanego na krążownikach liniowych – zbyt wolno myślący i ociężały – obawiam się, że w konsekwencji tego okręt pogrąży się w upadku*". Jednak nie „pogrążył się" i od początku starcia z okrętami Hippera *Queen Mary* był najcelniej strzelającym krążownikiem liniowym Beatty'ego.

Od początku starcia *Queen Mary* obrał za cel *Seydlitza*, samemu będąc ostrzeliwanym przez ten okręt. *Seydlitz* był czwartym z kolei krążownikiem liniowym Niemiec, nieco mniejszym od *Queen Mary* (24 600 t wyporności normalnej), uzbrojonym w dziesięć armat mniejszego kalibru (280 mm), lecz za to wspaniale opancerzonym. Jego burtę chronił 300 mm pancerz, grubość pokładu pancernego sięgała 80 mm, frontowe ściany wież miały 280 mm, a ich barbety 230 mm. Poza maksymalnymi grubościami pancerza okręt niemiecki różniła od przeciwnika skala i ogólna masa zastosowanych płyt pancernych. *Seydlitz* miał także wzdłużną gródź przeciwtorpedową, ciągnącą się na całej długości burty między skrajnymi barbetami wież. Do tego dochodził doskonały podział wewnętrzny kadłuba i niemała, bo sięgająca 26,5 w. prędkość. Praktycznie *Seydlitz*, jak i zresztą pozostałe niemieckie krążowniki liniowe, był szybkim pancernikiem.

Artyleria *Queen Mary* trafiła swego przeciwnika czterokrotnie. Pierwszy raz o 15.55, kiedy to przeciwpancerny pocisk kalibru 343 mm przebił burtę okrętu tuż pod krawędzią pokładu w części dziobowej kadłuba. Rozerwał się wewnątrz, dokonując wielkich zniszczeń. Chociaż na skutek tego trafienia zdolność bojowa *Seydlitza* nie została osłabiona, to kiedy w godzinę później krążownik został trafiony torpedą brytyjskiego niszczyciela, poczynione spustoszenia przyczyniły się do zalania wodą dziobowej części kadłuba i wyłączenia z akcji przedniej wieży dział 280 mm. Dwie minuty później kolejny pocisk *Queen Mary* trafił w barbetę drugiej od rufy wieży 280 mm, prawie dokładnie w miejscu łączenia dwóch płyt pancernych. Mimo iż pocisk był przeciwpancerny, to jego ładunek



wybuchł w momencie zderzenia z barbetą, zamiast ułamków sekund po jej przebiciu.

Eksplozja wybiła w pancerzu dziurę wielkości około 35 × 35 cm, a odłamki pocisku i rozerwanego pancerza zniszczyły mechanizmy podnoszące działa i obracające wieże. Co gorsza, wybuch spowodował zajęcie się czterech ładunków prochowych znajdujących się na podajnikach amunicyjnych. Gwałtowny płomień wystrzelił zarówno w górę, do pomieszczeń wieży, jak i w dół, do komór prochowych i amunicyjnych. Na szczęście dla niemieckiego okrętu odrobiono lekcję z tragedii w bitwie u ławicy Dogger, kiedy to podobne trafienie w rufową barbetę doprowadziło do zapalenia się aż 62 ładunków miotających w obu rufowych wieżach i śmierci kilkudziesięciu marynarzy z ich obsługi.

Po tej bitwie Niemcy zredukowali liczbę ładunków miotających, jakie miały prawo znajdować się między komorami prochowymi a działami. Dotychczasowa praktyka, nie tylko niemiecka, kładła nacisk na jak największą szybkostrzelność, przez co obsługa podajników na ich dolnych poziomach często gromadziła ładunki „na zapas", chcąc do minimum skrócić czas wydostawania ich z komór, co odbywało się przez specjalne śluzy. Inna sprawa, że niemiecki materiał służący do wyrzucania pocisków z luf był innej kompozycji chemicznej niż brytyjski, dzięki czemu raczej palił się niż eksplodował[4].

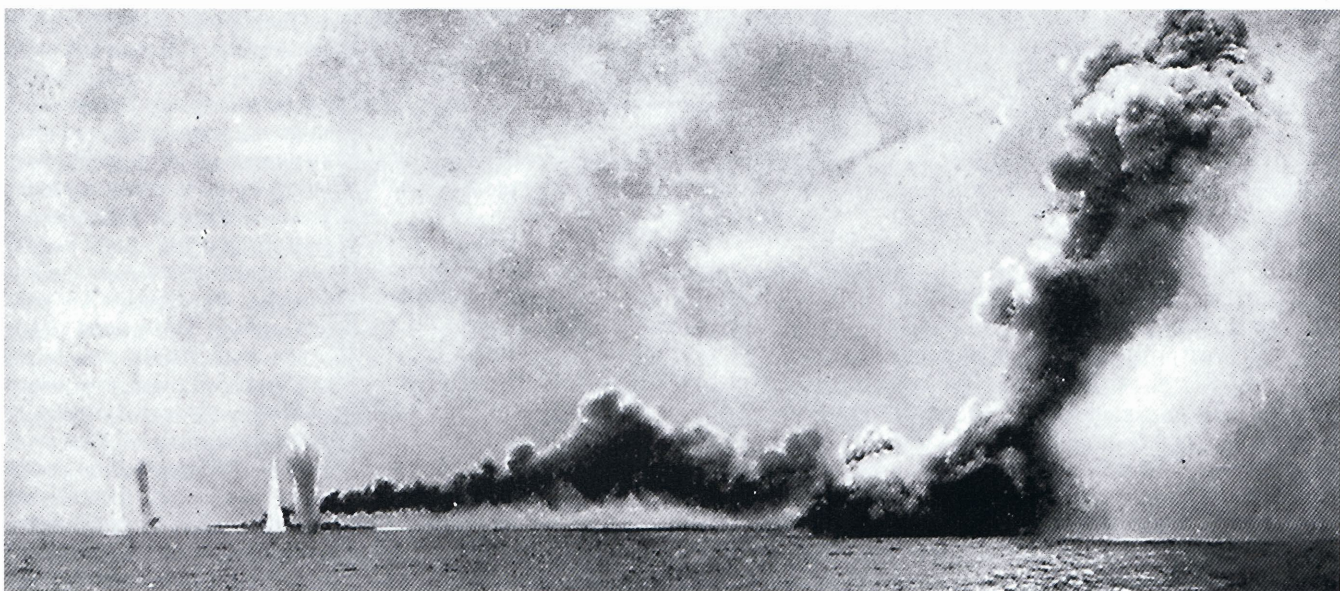
Drugi pocisk *Queen Mary* pozbawił niemiecki krążownik możliwości korzystania z jednej piątej artylerii. Zginęła również cała obsługa podajników oraz prawie wszyscy z obsługi wieży (wydostało się sześć osób, z czego trzy zmarły na skutek poparzeń). Marynarze z komór amunicyjnych i prochowych ocaleli dzięki maskom gazowym, a obie komory zostały zatopione. Trzeci pocisk brytyjskiego krążownika trafił *Seydlitza* między 16.00 a 16.10. Uderzył w burtę pod linią wodną na wysokości prawoburtowej wieży 280 mm na śródokręciu, powodując zalanie przedziałów systemu biernej ochrony przeciwpodwodnej na odcinku około 10 m. Czwarty pocisk, który nadleciał o 16.17, trafił w prawą burtę tuż za ostatnim rufowym stanowiskiem armat 150 mm i eksplodował wewnątrz okrętu. Odłamki poszatkowały mnóstwo pomieszczeń w tym rejonie, niszcząc prawoburtowe działo 150 mm oraz system wentylacyjny. Dym z powstałego pożaru został zassany do wewnątrz kadłuba, zmuszając obsługę części turbin do krótkotrwałej ewakuacji.

Nie wiemy dokładnie, jakie uszkodzenia odniósł (i czy w ogóle) *Queen Mary* w pojedynku z *Seydlitzem*. Niemcy zanotowali jedno trafienie na brytyjskim krążowniku w pierwszych minutach walki, lecz nie wiadomo, gdzie konkretnie je lokalizowano. Tuż po 16.00 brytyjski okręt stał się celem ataku torpedowego wykonanego przez *Moltke*, jednakże jego torpedy prawdopodobnie nie dopłynęły do linii okrętów brytyjskich.

Około 16.15 *Derfflinger*, ostrzeliwujący dotychczas *Princess Royal*, stracił swój cel z oczu, gdy brytyjski krążownik całkowicie schował się za chmurami dymu strzelniczego. Szukając swego przeciwnika wśród sylwetek pojawiających się zza kłębów dymu, artyleria niemieckiego okrętu oddała salwę do *Liona*, a o 16.17 rozpoczęła ogień do *Queen Mary*. Niemcy byli przekonani, że jest to *Princess Royal*, który w rzeczywistości nadal pozostawał niewidoczny.

Będąc pod ostrzałem dwóch okrętów, krążownik prawie natychmiast został wielokrotnie trafiony. Pierwsze trafienie, którego szczegóły są znane, nastąpiło o godzinie 16.21. Pocisk 305 mm z *Derfflingera* trafił w wieżę „Q" na śródokręciu, pomiędzy drugim a trzecim kominem. Wybuch nastąpił na bocznej, prawej stronie wieży i spowodował całkowite zniszczenie prawego działa 343 mm. Około cztery minuty potem *Queen Mary* został trafiony pociskiem (lub pociskami) *Derfflingera* w okolicę dziobowych wież 343 mm, których komory amunicyjne natychmiast eksplodowały. Najprawdopodobniej w tym samym momencie okręt otrzymał trafienie w barbetę wieży „Q", bowiem uratowany z niej marynarz zeznał, że po wielkiej eksplozji na dziobie wstrząs dotarł także

[4] Ta kwestia zostanie szerzej omówiona w podsumowaniu bitwy.



Koniec *Queen Mary*. Po lewej obramowana niemieckimi pociskami *Princess Royal*.

do pomieszczeń tej wieży, łamiąc (!) lufę lewego działa 343 mm na pół. Jednocześnie z szybu wieży zaczęły wydobywać się gwałtowne płomienie z palących się ładunków prochowych, które zabiły część obsługi wieży. Jest nieprawdopodobne, aby eksplozja dziobowych komór dotarła wnętrzem kadłuba do wieży „Q", a kilku świadków z innych okrętów zaobserwowało trafienie między drugim a trzecim kominem tuż przed całkowitym zniszczeniem okrętu.

Brytyjski krążownik zaczął tonąć dziobem w morzu, powoli unosząc rufę do góry. Na jej pokładzie szybko gromadzili się ci, którym udało się wydostać z wnętrza. Kiedy rufa uniosła się pod kątem około 45°, także ona eksplodowała, kryjąc miejsce tragedii kolejnym kłębem dymu. Następny w szyku *Tiger*, który płynął niecałe 400 m za tonącym okrętem, został zmuszony do gwałtownego skrętu. Niestety, był to skręt w lewo, a więc w kierunku wiatru, co spowodowało zniknięcie krążownika w gęstym i gryzącym dymie, który został zassany przez system wentylacyjny do wnętrza kadłuba i na chwilę sparaliżował pracę obsługi kotłowni, która przeżyła ciężkie chwile, będąc zmuszoną do założenia masek gazowych nie znając prawdziwego pochodzenia dymu.

Idący za *Tigerem New Zealand* obchodził tonący okręt z prawej strony, kiedy znajdująca się około 150 m od niego rufa eksplodowała. Pokład krążownika został zasypany odłamkami. Była godzina 16.26. Kiedy jakieś 15 minut później w pobliżu miejsca zatonięcia *Queen Mary* przechodziły pancerniki Evana-Thomasa, na ich pokładzie podniósł się entuzjazm na widok pływających szczątków i kilku rozbitków! Nie mając żadnych informacji od Beatty'ego, wszystkie załogi były przekonane, że w tym miejscu zatonął jeden z okrętów Hippera.

Z 1274 osób przebywających na pokładzie *Queen Mary* brytyjski niszczyciel *Petard* uratował sześć, kolejne dwie zostały podjęte przez niszczyciel niemiecki. Na krążowniku zginął też kapitan Shimomura Chusuke – jeden z trzech obserwatorów z floty japońskiej oddelegowanych do Grand Fleet. Po zatopieniu *Queen Mary Seydlitz* przeniósł swój ogień na *Tigera*, a *Derfflinger* na *Princess Royal*, który w międzyczasie wynurzył się spoza zasłaniającego go dymu.

75 lat później, w 1991 roku, brytyjski statek badawczy *Cable Protector* odnalazł wrak krążownika, na który zeszła ekipa nurków. *Queen Mary* leży na dnie stępką do góry i wbrew relacjom naocznych świadków, którzy widzieli bądź to odłamanie się dziobu, bądź też pęknięcie rufy wzdłuż, od strony dna jego kadłub jest nietknięty. Widoczna jest jednak olbrzymia wyrwa w okolicy wieży „Q".

* * *

„There seems to be something wrong with our ships today"[5] – takie sławne już zdanie wypowiedział wiceadmirał Beatty do dowódcy *Liona*, komandora Chatfielda, kiedy obaj obserwowali ostatnie chwile *Queen Mary*. I rzeczywiście, coś niedobrego musiało dziać się z brytyjskimi okrętami, ponieważ po 45 minutach walki z sześciu krążowników liniowych zostały cztery, zginęło też ponad 2000 brytyjskich marynarzy.

Tymczasem niemieckie okręty wydawały się być nietknięte, bowiem żaden nawet nie zwolnił, co świadczyłoby o doznanych uszkodzeniach. Po ostatnim zwrocie o godzinie 16.20, zespół Hippera szedł kursem 169° i z prędkością 21 w. Dwie minuty po zatonięciu *Queen Mary*, a więc o 16.28, niemiecki admirał polecił swoim okrętom zmianę kursu na 128°, czyli nakazał im oddalenie się od jednostek brytyjskich. Były powody podjęcia takiej decyzji. Po pierwsze, nowy kurs oddalał Niemców od ścigającej ich 5. eskadry pancerników (zakręty, które „ścinał" Evan-Thomas nie były już takie głębokie, a więc i prędkość zbliżania zmalała), nie mówiąc już o tym, że okręty niemieckie ustawiały się do brytyjskich pancerników bardziej rufą, zmniejszając powierzchnię celu. Po drugie, jako że odległość od brytyjskich krążowników liniowych spadła w tym czasie do około 13 500 m, manewr Hippera oddalał go od drugiej, małej bitwy, która w tym czasie rozgorzała na akwenie dzielącym ostrzeliwujące się okręty liniowe.

Rozkaz Beatty'ego rzucający jego okręty do ataku torpedowego na niemieckie krążowniki liniowe został, co prawda, wydany już o 16.09, ale nie zdążono go wysłać przed uszkodzeniem radiostacji *Liona*, które nastąpiło o 16.10. Przekazanie go na *Princess Royal* trwało jakiś czas i dopiero o 16.15 znajdująca się po prawej burcie 13. flotylla (pomniejszona o jednostki *Onslow* i *Moresby*, oddelegowane wcześniej do eskorty *Engadine*) oraz „zagubiona" dwójka (*Morris* i *Obdurate*) po lewej burcie zaczęły przesuwać się do przodu, by wyjść na czoło sił głównych, skąd dopiero miał być przeprowadzony atak torpedowy. Do wsparcia niszczycieli miały pójść także przydzielone im lekkie krążowniki *Nottingham*, *Champion* i *Dublin*, ale tylko dwa pierwsze wzięły udział w walce, jako że *Dublin* nie dał rady przedostać się przez linię swoich własnych krążowników liniowych. Atakujące brytyjskie niszczyciele nie przybrała żadnej formacji. Poszczególne grupy jednostek ruszały do ataku na niemieckie krążowniki liniowe natychmiast po osiągnięciu pozycji przed dziobem *Liona*. Działo się to między 16.20 a 16.30.

Około 16.20, widząc zmniejszający się dystans do wrogich okrętów liniowych, komodor Heinrich, dowodzący z pokładu krążownika *Regensburg* niemieckimi niszczycielami 9. flotylli, dał rozkaz do ataku torpedowego. By nie wzbudzić podejrzeń strony przeciwnej, zamiast zwykle stosowanej szarży na okręty liniowe z natychmiastowym zwrotem po wystrzeleniu torped, poszczególne okręty 9. flotylli miały stopniowo zbliżać się do linii brytyjskich krążowników liniowych i wystrzelić po dwie torpedy, nie wykonując przy tym żadnego zwrotu, który sygnalizowałby Brytyjczykom, że torpedy mkną już w ich kierunku. Plan ten jednak nie został zrealizowany z powodu pojawienia się w tym samym czasie (tuż przed 16.30) szarżujących niszczycieli brytyjskich.

Ze strony brytyjskiej do boju ruszyło 12 jednostek – niekompletna 13. flotylla (*Norborough*, *Nerissa*, *Nestor*, *Nicator*, *Nomad*, *Obdurate*, *Pelican* i *Petard*) oraz cztery okręty 10. flotylli (*Moorsom*, *Morris*, *Termagent* i *Turbulent* – ten ostatni był najmłodszym okrętem w Grand Fleet jego budowa zakończyła się 12 maja). Niemcy skierowali do walki krążownik *Regensburg* oraz przydzieloną do niego 9. flotyllę (*V 26*, *V 27*, *V 28*, *V 29*, *V 30*, *S 33*, *S 34*, *S 35*, *S 51*, *S 52*) oraz nieco później 3. półflotyllę (*G 101*, *G 102*, *B 112*, *B 97*) – w sumie 15 okrętów.

---

[5] (ang.) „Wygląda na to, że z naszymi okrętami dzieje się dzisiaj coś niedobrego".

Pomimo niewielkiej przewagi liczebnej strony niemieckiej, to brytyjskie jednostki były lepiej przygotowane do bezpośredniego starcia z podobnymi im okrętami niemieckimi. Wynikało to z odmiennych koncepcji budowania niszczycieli, jakie obowiązywały w obu flotach. Niemcy od zawsze uważali torpedowce (bo tak oficjalnie nazywali swoje okręty) za długie ramię floty liniowej, podporządkowane tylko i wyłącznie atakowaniu nieprzyjacielskich okrętów liniowych. Ich oficjalna nazwa brzmiała nawet: Hochseetorpedoboote. W związku z tym torpedowce niemieckie były mniejsze od brytyjskich, miały słabsze uzbrojenie artyleryjskie ale silniejsze torpedowe. Tirpitz, początkowo niechętny rozbudowywaniu tej klasy jednostek, określał je krótko: *„Torpedowiec powinien być na tyle duży, aby mógł samodzielnie wyjść poza wody przybrzeżne, na tyle jednak mały, aby mógł być dowodzony tylko przez jednego oficera"*. Należące do typu V 25 okręty 9. flotylli miały wyporność pełną 1075 t, prędkość 34 w. i trzy działa 88 mm. Ich główną bronią było sześć wyrzutni torpedowych kalibru 500 mm.

Najliczniejsze po stronie brytyjskiej niszczyciele tzw. powtórzonego typu M (cała 13. flotylla) miały wyporność pełną równą 1250 t, prędkość 34 w. i uzbrojenie artyleryjskie złożone z trzech dział 102 mm. Ich uzbrojenie torpedowe składało się z czterech wyrzutni kalibru 533 mm. Podobną charakterystykę, ale mniejszą wyporność miały *Moorsom* i *Morris* z 10. flotylli, należące do typu M. Pozostałe dwie jednostki – *Turbulent* i *Tremagent* – liczyły 1300 t wyporności i nosiły pięci dział 102 mm, jednego działka plot 40 mm oraz z czterech wyrzutni torped kalibru 533 mm.

Brytyjczycy podchodzili do budowania niszczycieli odmiennie. Ich głównym zadaniem przy boku okrętów liniowych miała być ochrona przed atakiem torpedowym nieprzyjacielskich niszczycieli lub torpedowców, a dopiero na drugim miejscu atakowanie torpedami wrogich okrętów liniowych. Przewidywano też dla nich różnorakie zadania niezwiązane z pancernikami czy krążownikami liniowymi (eskortowanie statków handlowych lub atakowanie nieprzyjacielskiej żeglugi przybrzeżnej), w związku z tym brytyjskie okręty były większe, co zapewniało im lepszą dzielność morską.

Zupełnie odmienną charakterystykę miały pozostałe cztery niemieckie niszczyciele, które wzięły udział w ich pierwszym starciu. Jednostki *G 101* i *G 102* były olbrzymami, nawet w porównaniu z jednostkami brytyjskimi, miały bowiem aż 1730 t wyporności pełnej. Ich oryginalne uzbrojenie było jednak niewielkie – składało się z czterech dział 88 mm. Dopiero w 1916 roku wymieniono je na cztery działa 105 mm. Uzbrojenie torpedowe stanowiło sześć wyrzutni kalibru 500 mm. Oba okręty mogły dodatkowo zabierać 24 miny. Ich wielkość wynikała z faktu, że były zamówione przez flotę argentyńską, operującą na pełnym oceanie. Wraz z dwoma bliźniaczymi jednostkami zostały one przejęte przez flotę niemiecką w dniu wybuchu wojny i uzbrojone wedle standardów niemieckich.

Pozostałe dwie jednostki typu *B 97* i *B 112* były... jeszcze większe. Wypierały bowiem 1840 t i miały za uzbrojenie cztery działa 105 mm (zainstalowane dopiero w 1916 roku) oraz sześć wyrzutni torped 500 mm. Te dziwnie nieprzystające do reszty niemieckich niszczycieli jednostki powstały na skutek przypadku. Niemiecka stocznia Blohm & Voss budowała w Petersburgu stocznię dla marynarki rosyjskiej. Jednymi z pierwszych zbudowanych tam jednostek miały być cztery duże niszczyciele. Turbiny dla nich przeznaczone powstawały jednak w Hamburgu. Kiedy wybuchła wojna, stocznia Blohm & Voss zaproponowała, iż w sześć miesięcy „dobuduje" do tych turbin cztery nowe jednostki. Mimo protestów marynarki, zgody na tę propozycję udzielił... sam Tirpitz, składając zamówienie na dodatkową czwórkę. Te duże okręty, znane jako typ *B 97*, były najbardziej udanymi niemieckimi niszczycielami okresu I wojny światowej, pierwszymi zresztą, które oficjalnie określano mianem niszczycieli.

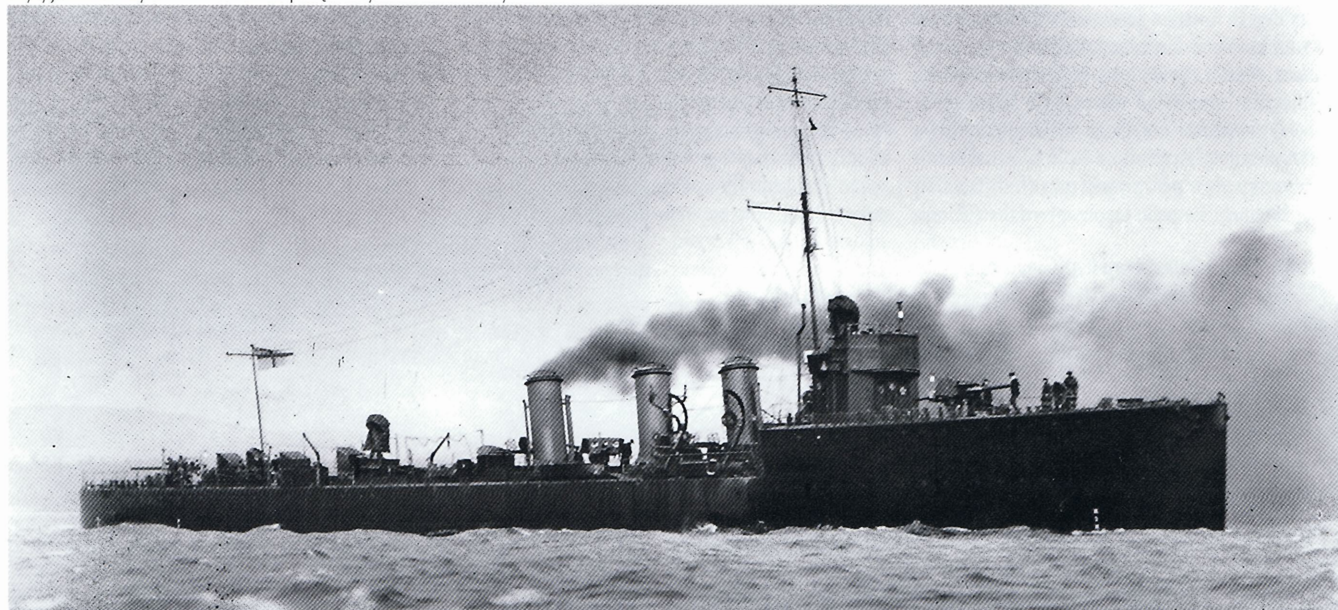
Walka, jaka rozgorzała między brytyjskimi oraz niemieckimi niszczycielami około godziny 16.30 miała charakter chaotycznych starć pomiędzy wpadającymi na siebie jednostkami. Oba zespoły rozpoczęły wzajemne ostrzeliwanie się z odległości około 7000–9000 m. Niemieckie okręty wystrzeliły dziesięć torped w kierunku okrętów Beatty'ego, które jednak o 16.40 wykonały szybki zwrot na północ, omijając niebezpieczeństwo. Brytyjskie *Nicator* i *Nestor* wystrzeliły po dwie torpedy w kierunku niemieckich krążowników liniowych, te jednak w porę dostrzegły zagrożenie i zażegnały je zwrotem na wschód. Kilka minut później, o 16.38, *Petard* wystrzelił dwie torpedy do *Derfflingera* – chybiając, mimo odległości wynoszącej jedynie 6500 m.

W tej części starcia prawie wszystkie niemieckie krążowniki liniowe otworzyły ogień swojej artylerii średniej 150 mm, nie uzyskując jednak potwierdzonych trafień. W trakcie przygotowania do ataku niszczyciel *Nomad* został o 16.33 trafiony przez *S 51* pociskiem w siłownię i musiał na pewien czas zatrzymać maszyny. Do stojącego nieruchomo przeciwnika *S 51* wystrzelił dwie torpedy, które okazały się nastawione na zbyt dużą głębokość i przeszły pod brytyjskim okrętem. Tak że *Obdurate* został trafiony dwoma pociskami kalibru 88 mm, nie odnosząc jednakże poważniejszych uszkodzeń.

Po stronie niemieckiej uszkodzenia głównego przewodu parowego na skutek bezpośrednich trafień doznał *V 27*. Okręt musiał się zatrzymać i widząc nadchodzące pancerniki typu QE, niemiecki dowódca postanowił zatopić okręt przez otworzenie zaworów dennych. Zostało to wykonane po przejęciu całej załogi przez *V 26*. *V 29* został zaś storpedowany z odległości około 1800 m przez niszczyciel *Petard*. Brytyjska torpeda trafiła w rufę i niemiecki okręt zaczął tonąć. Mimo uszkodzeń tonący *V 29* zdołał jeszcze wystrzelić na ślepo cztery torpedy w kierunku brytyjskich jednostek. Pół godziny po trafieniu (około 17.10) załoga *V 29* przeszła na *V 26* (mający już na pokładzie załogę *V 27*) i *S 35*, a uszkodzony niszczyciel miał zostać dobity torpedą wystrzeloną przez *V 26*. Ta jednak zaczęła zataczać koła i ostatecznie *V 29* zatopiono ogniem artyleryjskim. Po tym zdarzeniu niemieckie niszczyciele wycofały się, formując szyk za rufą flagowego *Regensburga*.

Podczas walki niszczycieli Brytyjczycy dostrzegli nadchodzącą z południa Hochseeflotte i na rozkaz Beatty'ego cała formacja zawróciła

Brytyjski niszczyciel *Moorsom* z połączonych 9. i 10. flotylli.



na północ. O 16.43 brytyjski admirał odwołał niszczyciele, a już o 16.50 nakazał im zajęcie pozycji na czele formacji krążowników liniowych, uciekającej już na północ przed nadchodzącymi głównymi siłami niemieckimi.

Rozkazy te, przesłane za pomocą kodu flagowego, nie zostały odebrane na wszystkich jednostkach, pochłoniętych gwałtownymi pojedynkami artyleryjskimi. W tym czasie *Nestor* i *Nicator* podeszły do niemieckich krążowników liniowych i z odległości około 3500 m wystrzeliły po jednej torpedzie – *Nicator* do *Derfflingera*, a *Nestor* do *Lützowa*. Obie torpedy chybiły. I choć trudno w to uwierzyć, mimo tak niewielkiej odległości artyleria średnia obu niemieckich krążowników nie trafiła brytyjskich niszczycieli ani razu. Te natomiast siedmiokrotnie trafiły *Derfflingera* ze swych armat kalibru 102 mm.

W trakcie odwrotu *Nestor* został dwukrotnie trafiony w kotłownię z odległego o 12 000 m krążownika *Regensburg* i zmuszony był się zatrzymać. Dowódca *Nestora* odrzucił ofertę wzięcia na hol przez niszczyciel *Petard*. Wkrótce do okrętu zbliżyły się pancerniki Hochseeflotte, biorąc za cel także drugi unieruchomiony brytyjski niszczyciel *Nomad*. Ten ostatni zdołał jeszcze odpalić torpedę w kierunku przeciwnika. Oba okręty wkrótce zatonęły. Ich załogi zostały podjęte przez Niemców. Dowódca *Nicatora*, Commander Bingham otrzymał za swój brawurowy atak na okręty niemieckie najwyższe brytyjskie odznaczenie – Victoria Cross.

Około 16.50 kolejny atak torpedowy wykonały niszczyciele *Petard* i *Turbulent*. Oba wzięły na cel *Seydlitza*, podchodząc do niego na odległość około 5000 m. *Petard* wystrzelił jedną torpedę, *Turbulent* prawdopodobnie trzy. 1. grupa rozpoznawcza, która ścigała już uchodzące jednostki Beatty'ego, w momencie ataku wykonywała manewr uniku przed torpedami wystrzelonymi przez *Nicatora* i *Nestora* i zwróciła się dziobami w kierunku atakujących brytyjskich niszczycieli (kurs 347°). Mimo dostrzeżenia kolejnego niebezpieczeństwa *Seydlitz* nie zdołał go wyminąć i o 16.57 został trafiony jedną torpedą w prawą burtę, tuż przed dziobową wieżą 280 mm. Torpeda ta, przypisywana *Petardowi*, wybuchła tuż pod pasem pancerza burtowego, rozrywając poszycie krążownika na długości 12 m i wysokości 4 m. Płyty pancerza zostały wepchnięte w głąb kadłuba na 20 cm. Mimo tak rozległych uszkodzeń poszycia znajdująca się wewnątrz gruba na 50 mm gródź przeciwtorpedowa, biegnąca wzdłuż prawie całego kadłuba, wytrzymała uderzenie eksplozji. Mimo licznych wypaczeń i przecieków gródź powstrzymała wdarcie się znacznych ilości wody do środka okrętu. Na długości około 30 m zalane zostały pomieszczenia biernego systemu ochrony przeciwpodwodnej okrętu, co jednak było ich rolą. Słup wody wyrzucony wybuchem torpedy uderzył w lufę dziobowego działa 150 mm, całkowicie je demolując.

Skutki wybuchu torpedy, połączone z opisanym już trafieniem pocisku 343 mm pochodzącego z *Queen Mary*, okazały się dużo groźniejsze dla *Seydlitza* kilka godzin później. Liczne przecieki grodzi przeciwtorpedowej, połączone z nieszczelnymi rurami głosowymi, szybami wentylacyjnymi i przepustami kabli elektrycznych doprowadziły w końcu do zalania całego kadłuba do wysokości pokładu pancernego na odcinku od dziobowej poprzecznej grodzi pancernej do dziobowej grodzi przedniej kotłowni. To jednak miało nastąpić dopiero w nocy. Po oględzinach okrętu w doku Niemcy doszli do wniosku, że za część przecieków odpowiedzialne były czynione w pośpiechu naprawy po wybuchu miny z 24 kwietnia, który jak już wspomniano, powodował kilkukrotne odwlekanie niemieckiego rajdu na Skagerrak. Wybuch ten miał miejsce nieco bardziej ku dziobowi w stosunku do miejsca wybuchu torpedy *Petarda* i prawdopodobnie część nitów poluzowała się na skutek wstrząsów.

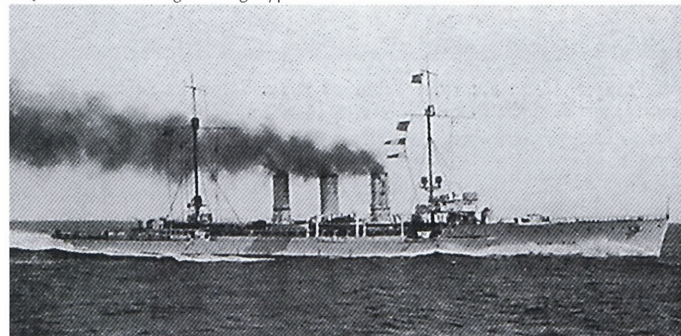
Mniej więcej w tym samym czasie niemieckie krążowniki liniowe zostały zaatakowane także

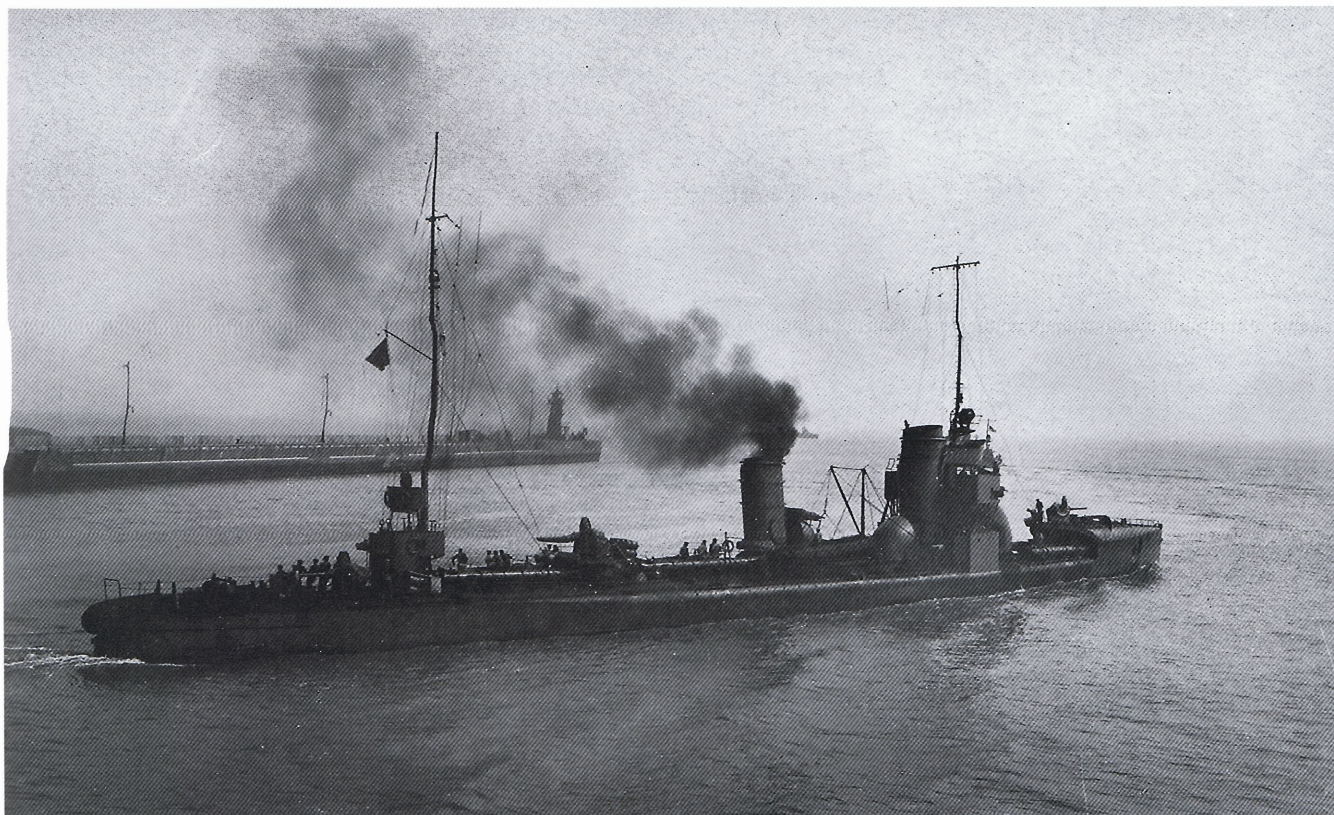
Starcie niszczycieli obu flot. Beatty dostrzega Hochseeflotte i zawraca na północ.
godz. 16.30 - 16.48

tor pancerników
tor innych jednostek
jednostka flagowa dowódcy floty niemieckiej

16.30
1. flotylla
Queen Mary
Barham
13. flotylla
Nomad (unieruchomiony)
16.30
Lion
16.35
Southampton
16.30
16.34 16.36 16.38
16.41
16.41
9. flotylla
zatopienie V 29
zatopienie V 27
9. flotylla
Lützow
Regensburg
13. flotylla
Frankfurt
Wiesbaden
2. flotylla
12. półflotylla
11. półflotylla
Rostock
3. flotylla
König
1. półflotylla
Kaiser
Friedrich der Grosse
Ostfriesland
Posen
5. flotylla
Deutschland
7. flotylla
Schlesien
Schleswig-Holstein
Hannover
Stettin
lekka bryza
N W E S
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
mile morskie

Krążownik lekki *Regensburg* (typ Graudenz).





Niemiecki niszczyciel typu V 67.

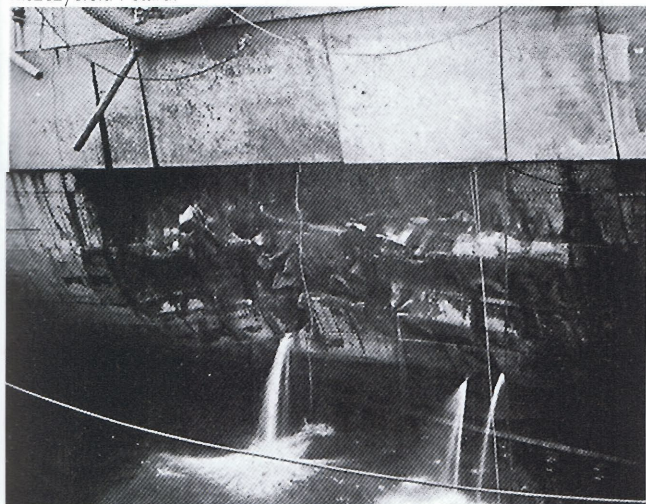
przez niszczyciel *Nerrisa*, który z odległości 6500 m odpali ł dwie torpedy do *Von der Tanna*, który wykonywał podobny jak *Seydlitz* zwrot na zachód w celu ominięcia poprzednich torped. Również ten atak okazał się nieskuteczny. Około 17.00 nadchodzące pancerniki Hochseeflotte zostały zaatakowane przez niszczyciel *Moorsom*. Odpalił on dwie torpedy w kierunku pancernika *Grosser Kurfürst*, dwie kolejne zaś do pancernika *Markgraf*, żadna z nich jednak nie trafiła. W trakcie ataku *Moorsom* został trafiony pociskiem 150 mm w zbiornik paliwa, jednak bez skutków dla mobilności okrętu.

Ostatni w tej fazie bitwy atak torpedowy wykonały brytyjskie niszczyciele *Onslow* i *Moresby*, które zwolnione z zadania eskortowania *Engadine* pędziły w kierunku bitwy, szukając jakiegokolwiek zadania. Dowodzący na *Onslow* kapitan John C. Tovey, późniejszy lord i dowódca Home Fleet w II wojnie światowej, natknął się około 17.00 na pancerniki Hochseeflotte pozbawione jakiejkolwiek eskorty. W trakcie podchodzenia do ataku oba niszczyciele zostały jednak odpędzone silnym ogniem krążowników lekkich 4. grupy rozpoznawczej. Uciekające niszczyciele rozdzieliły się: *Onslow* skręcił w lewo i stracił kontakt z przeciwnikiem, natomiast *Moresby* po zwrocie w prawo znalazł się w odległości około 7000 m od trzeciego w niemieckim szyku pancernika *Kronprinz Wilhelm*, strzelając do niego jedną, niecelną torpedę.

* * *

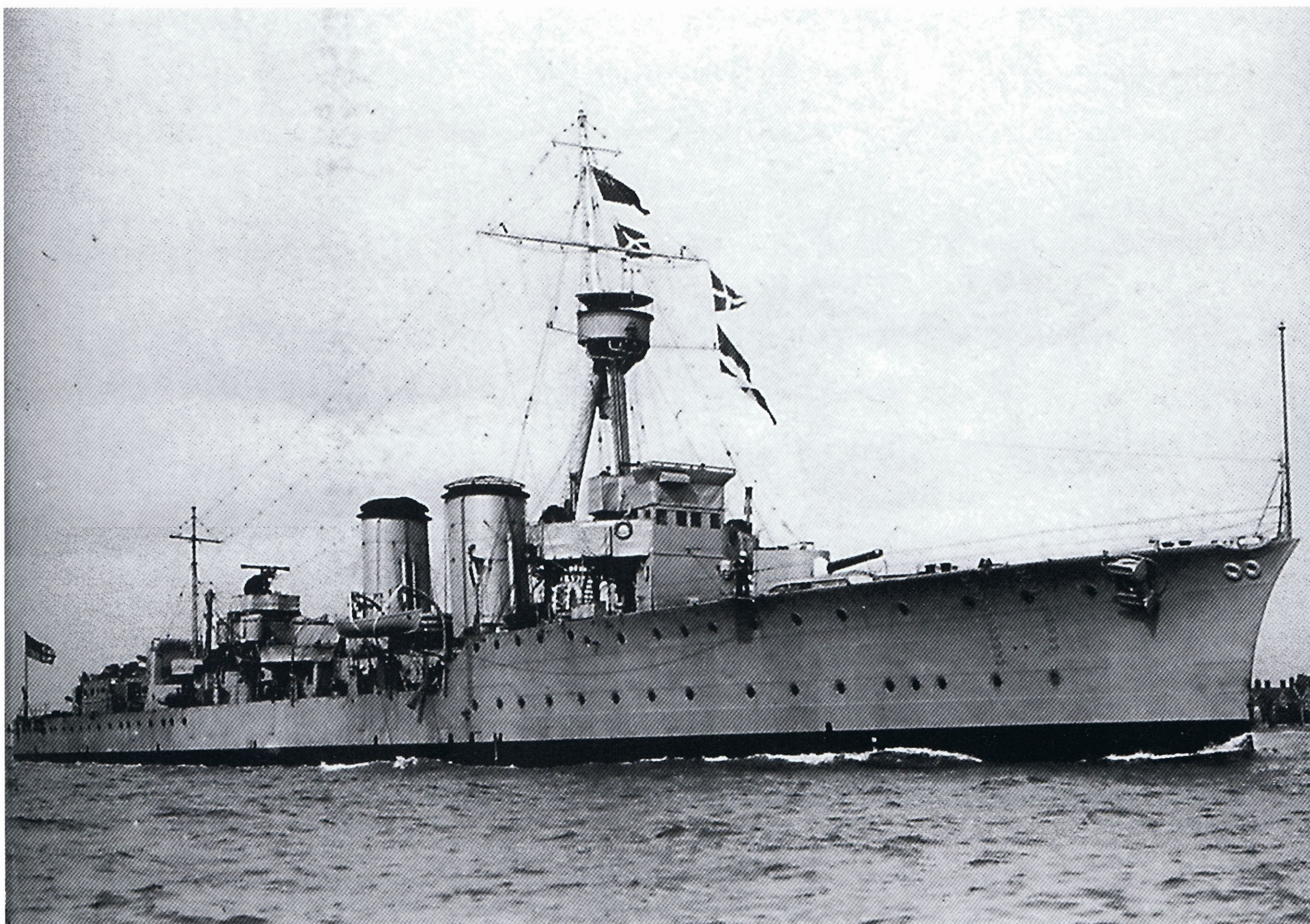
Około 16.27, tuż po zatonięciu *Queen Mary*, Beatty wraz z pozostałą czwórką krążowników liniowych postanowił zwiększyć dystans do Niemców, który w tym momencie wynosił około 13 000 m. Zmiana kursu na 167° w połączeniu również z podobnym odejściem Hippera w przeciwnym kierunku (128° o 16.28) spowodowała gwałtowny wzrost odległości między przeciwnikami i powolne zamarcie wymiany ognia. Beatty'emu nie było jednak dane zastanawiać się długo nad kolejnymi manewrami, które mogłyby dać mu szansę pomszczenia dotychczasowych porażek i straty dwóch okrętów.

Zniszczenia dziobowej części kadłuba *Seydlitza* po trafieniu torpedą z niszczyciela *Petard*.



Kilka minut po 16.30 na mostek *Liona* dotarł nadany za pośrednictwem *Princess Royal* meldunek z krążownika *Southampton*, flagowego okrętu kontradmirał Williama Goodenougha, dowódcy 2. eskadry krążowników. Przez cały okres boju Beatty'ego z okrętami Hippera jego czwórka krążowników utrzymywała pozycję około 2 mil przed dziobem *Liona*. O 16.30 z pokładu *Southampton* dostrzeżono idący na północny wschód niemiecki lekki krążownik. Był nim *Rostock* z przedniej straży Hochseeflotte. Beatty natychmiast po otrzymaniu tej wiadomości skierował swe okręty w lewo, aby jak najszybciej znaleźć się w pobliżu nieprzyjaciela (2. eskadra krą żowników płynęła tuż przed dziobem *Liona* parami – para z *Southamptonem* w składzie była na lewo od flagowego okrętu Beatty'ego). Około godziny 16.33 z mostka *Southampton* na wyraźnie odcinającym się horyzoncie dostrzeżono wyłaniający się las masztów. W tej samej minucie Goodenough kazał nadać reflektorem na *Liona* meldunek o dostrzeżeniu okrętów liniowych. Około godziny 16.37 został wysłany do Beatty'ego i do Jellicoe meldunek podający pozycję *Southampton* (błędną) i wiadomość o Hochseeflotte, idącej w kierunku północnym. W tym samym czasie identyczny meldunek nadał wspierający niszczyciele krążownik *Champion*.

Pojawienie się Hochseeflotte nadawało dotychczasowym wydarzeniom inny wymiar. Dla Beatty'ego utrata dwóch jednostek mogła nie mieć żadnego znaczenia. Po raz pierwszy w tej wojnie i to w zupełnie nieoczekiwanym momencie, kiedy wszyscy brytyjscy dowódcy byli przekonani o pozostawaniu niemieckiej floty liniowej w bazie, ta pojawiała się na horyzoncie, mając przeciw sobie jedynie cztery brytyjskie krążowniki liniowe i cztery pancerniki! I co najważniejsze dla Brytyjczyków, super ostrożni dotychczas Niemcy najwyraźniej nie mieli pojęcia, że o godzinę drogi na północ płynie w ich kierunku cała Grand



Krążownik lekki *Champion* (typ Calliope) – lider 13. flotylli niszczycieli. Zdjęcie powojenne.

Fleet. Dla brytyjskiego admirała sytuacja stała się jasna. Z myśliwego czas było przekształcić się w zwierzynę, która doprowadzi Hochseeflotte pod lufy pancerników admirała Jellicoe. O 16.40 z mostku *Liona* zasygnalizowano do wszystkich jednostek nakaz zwrotu o 180°. W chwilę później *Lion* zawrócił, obierając kurs 308°. Za nim kolejno zawróciły pozostałe trzy krążowniki liniowe.

Pierwsze meldunki, jakie Scheer otrzymał od Hippera po dostrzeżeniu okrętów brytyjskich, wprawiły niemieckiego głównodowodzącego w irytację. Sądził bowiem, że Hipper natknął się na forpocztę Grand Fleet, a to oznaczało kłopoty i pewnie straty, których niemiecki dowódca miał nakazane unikać. Kiedy jednak okazało się, że Hippera ściga jedynie szóstka krążowników liniowych, Scheer odzyskał humor, zdając sobie sprawę, że może mieć oto szansę zaskoczenia mniejszej formacji brytyjskich okrętów liniowych. Nie zwiększył jednak prędkości, utrzymując dotychczasowe 15 w. i kurs 347°. Rozkazał jedynie zewrzeć całą, idącą szykiem torowym formację, zmniejszając odległości pomiędzy poszczególnymi jednostkami.

O 16.05, mając od Hippera dokładną pozycję brytyjskich krążowników liniowych, Scheer nakazał swoim pancernikom zwrot w lewo (do 302°). Jego intencją było odcięcie okrętów Beatty'ego od swoich baz i wzięcie go „w dwa ognie". O 16.18 Hochseeflotte skręciła jeszcze bardziej na zachód, obierając kurs 257°. Dwie minuty później niemiecki admirał został jednak zmuszony do porzucenia planu okrążenia Brytyjczyków. Meldunek z krążownika *Frankfurt* mówił o dostrzeżeniu za rufą pięciu brytyjskich okrętów liniowych (a więc czwórki Evana-Thomasa). Dla Hippera mogło to oznaczać duże kłopoty, w związku z czym Scheer postanowił jak najszybciej znaleźć się w rejonie bitwy, aby wesprzeć swe krążowniki liniowe siłą ognia Hochseeflotte. Niemiecka flota liniowa ponownie obrała kurs 347°, a więc prowadzący bezpośrednio na spotkanie z krążownikami Beatty'ego. O 16.30 ze stanowiska obserwacyjnego *Königa*, pierwszego niemieckiego okrętu liniowego w szyku, dostrzeżono przed dziobem walczące okręty. O 16.35 Scheer rozkazał wszystkim niszczycielom przejście na prawą burtę okrętów liniowych, tak aby nie zasłaniały dymem przewidywanego kierunku ostrzału. Minutę później Hochseeflotte przyśpieszyła do 17 w. O godzinie 16.42 Scheer zmienił kurs na 325° i rozkazał przegrupować swoją formację, tworząc sześć kolumn pancerników. O 16.46 niemieckie pancerniki otworzy ły ogień do krążowników liniowych Beatty'ego, które w tym czasie odchodziły już na północ.

* * *

5. eskadra kontradmirała Evana-Thomasa kontynuowała pościg za własnymi krążownikami liniowymi, nie przestając jednocześnie celnie strzelać do jednostek Hippera. Między 16.16 a 16.26 *Barham* trafił krążownik *Moltke* trzy razy, a *Valiant* raz, doprowadzając do wlania się do jego kadłuba około 1000 t wody. Brytyjskie pancerniki zostały w tej fazie bitwy trafione tylko dwa razy – oba dotyczyły *Barhama*. Jeden pocisk 280 mm *Von der Tanna* rozerwał się na grubym pancerzu burtowym, nie powodując większych szkód, zaś drugi pocisk, tym razem 305 mm z *Lützowa*, wybuchł w nadbudówce za rufowym stanowiskiem dowodzenia. Jego odłamki dokonały poważnych spustoszeń w kadłubie pancernika, jednak żywotne mechanizmy nie zostały uszkodzone. Około 16.30 5. eskadra przerwała ogień, gdyż niemieckie krążowniki znikły za unoszącą się na horyzoncie lekką mgiełką.

Raporty *Southampton* i *Championa* donoszące o dostrzeżeniu Hochseeflotte nie dotarły jednak na mostek *Barhama*. Nie dostrzeżono też na *Barhamie* wywieszonego o 16.40 rozkazu Beatty'ego zawrócenia o 180°. Okręt flagowy kontradmirała Evana-Thomasa dzieliło od *Liona* 8 mil morskich – zbyt wiele by móc dostrzec wywieszony kod sygnałowy. Wiele wskazuje jednak na to, że Beatty wcale nie adresował tego rozkazu do 5. eskadry pancerników, pozwalając jej iść dalej kursem na spotkanie Hochseeflotte. Gdyby rzeczywiście chciał zawrócić cztery pancerniki Evana-Thomasa, to rozkaz, który wydał o godzinie 16.40 powtórzyłby reflektorem, zgodnie z rozkazami bojowymi Grand Fleet, nakazującymi powtarzanie reflektorem rozkazów przeznaczonych dla jednostek lub formacji znajdujących się w oddaleniu od okrętu flagowego. Wskazywałby też na to kolejny manewr formacji Beatty'ego, mianowicie zarządzona o 16.44 zmiana kursu w prawo o 45° dla wyminięcia z lewej burty nadchodzących z przeciwka pancerników 5. eskadry. Oznacza to, że Beatty co najmniej zdawał sobie sprawę z tego, że pancerniki typu Queen Elizabeth nie zawróciły i że intencją jego było doprowadzenie do minięcia się obu brytyjskich formacji przeciwległymi kursami. Jaki mógł być zamiar brytyjskiego admirała w dalszym pochodzie 5. eskadry na południe – tego nie wiadomo. To, co się dalej działo, jest jeszcze bardziej zaskakujące.

Po kilkuminutowej przerwie, o 16.40 pancerniki Evana-Thomasa wznowiły prowadzenie ognia do krążowników liniowych Hippera, które odpowiedziały cztery minuty później. W tej fazie bitwy Brytyjczykom udało się raz trafić *Seydlitza* pociskiem kalibru 381 mm (o 16.50). Evan-Thomas, widząc krążowniki liniowe skręcające w prawo, nakazał zmianę kursu z 156° na 177°, tak aby odchodząc jeszcze nieco w prawo, dać więcej miejsca nadpływającym okrętom Beatty'ego. Z pomostu *Barhama*, zbliżającego się do płynącego przeciwległym kursem *Liona*, widać było wywieszony na maszcie sygnałowym jedyny logiczny rozkaz, jaki mógł w tej chwili zostać wydany. Nakazywał on 5. eskadrze zmianę kursu o 180°, wykonaną kolejno na prawą burtę. Była 16.51, kiedy obie formacje zaczęły się mijać lewymi burtami. Pancerniki na chwilę przerwały ogień, gdyż w pole ostrzału weszły cztery krążowniki liniowe Beatty'ego. Na mostku *Barhama* z coraz większą niecierpliwością wypatrywano opuszczenia wywieszonego rozkazu, oznaczającego nakaz natychmiastowego wykonania. Nadszedł on dopiero o 16.54, trzy minuty po minięciu się obu zespołów. Trzy minuty to być może niewiele, ale przez ten czas brytyjskie jednostki oddaliły się od siebie o około 2,5 mili i o tyle samo cztery pancerniki Evana-Thomasa zbliżyły się do pędzącej w ich stronę Hochseeflotte. Po wykonaniu zwrotu pancerniki brytyjskie będą potrzebowały 30 minut na nadrobienie tego dystansu do wstrzeliwującej się w nie floty liniowej Niemiec. Zmarnowana została też kolejna szansa na dołączenie do krążowników liniowych Beatty'ego, na czym jakoby przed bitwą tak bardzo Beatty'emu zależało. Co gorsza, nakaz zwrotu „kolejno" oznaczał dodatkowe kilkadziesiąt sekund, jakie zespół musiał stracić na prawidłowe jego wykonanie.

Przy odległościach między pancernikami wynoszących 4 kable (a więc 0,4 Mm) ostatni w szyku *Malaya* musiał iść jeszcze starym kursem przez trzy minuty, zanim mógł zawrócić na północ. Oznaczało to nie tylko danie niemieckim okrętom czasu na jeszcze większe zbliżenie – wprowadzało też duże ułatwienie w celowaniu. Wystarczyło, aby niemieckie okręty wstrzeliwały się w miejsce, w którym rozpoczął zwrot pierwszy okręt brytyjski. Pozostałe trzy same wpłynęłyby pod niemieckie pociski. Dodatkowy czas zabierało pancernikom samo wykonanie skrętu – w rezultacie od momentu przerzucenia steru na prawą burtę przez *Barhama* do wyjścia ze zwrotu na przeciwległy kurs ostatniego w szyku pancernika *Malaya* minęło około 5 minut, w czasie których Hochseeflotte nie tylko znacznie się zbliżyła, ale też nie ustawała w ostrzeliwaniu brytyjskich pancerników. I chociaż w trakcie wykonywania manewru (trwającego od 16.54 do 16.59) tylko *Barham* został trafiony, to w trakcie dalszej ucieczki przed Hochseeflotte pancerniki Evana-Thomasa (oprócz *Valianta*) zostały poważnie uszkodzone przez pociski niemieckie, a straty w ich załogach sięgały 250 marynarzy. Koncentracja ognia niemieckich okrętów na punkcie zwrotu brytyjskiej eskadry była tak duża, że dowódca pancernika *Malaya*, komandor Algernon Boyle, samorzutnie skręcił około 20 sekund przed dojściem w punkt zwrotu. W rezultacie pancernik znalazł się za rufą wychodzącego ze zwrotu *Warspite* i chcąc uniknąć kolizji, musiał odbić w lewo, przez co po ukończeniu zwrotu *Malaya* znalazł się na lewo względem szyku pozostałych okrętów. Niepotrzebnie stracony dystans sprowadził też na pancerniki wielkie niebezpieczeństwo. Jakiekolwiek trafienie w siłownię lub urządzenie sterowe, jakakolwiek redukcja w prędkości oznaczała dla każdego z okrętów 5. eskadry odpadnięcie z szyku i oczekiwanie na egzekucję wykonaną przez nadciągające pancerniki Scheera. Trudno było bowiem przypuszczać, że Beatty zawróciłby zespół dla ratowania jednego okrętu.

O ile ustawienie czwórki pancerników za krążownikami liniowymi można by tłumaczyć niepotrzebną brawurą i chęcią podkreślenia hierarchicznego pierwszeństwa wiceadmirała Beatty'ego, to spóźnienie w nadaniu rozkazowi sankcji wykonawczej nie da się w żaden logiczny sposób uzasadnić. Trudno bowiem przypuszczać, że Beatty chciał narazić swoje okręty na zwielokrotnione niebezpieczeństwo. Najbardziej prawdopodobnym wytłumaczeniem tej sytuacji będzie przywołanie tu, wspomnianego już wcześniej, Ralpha Seymoura, oficera sygnałowego całego zespołu i podopiecznego admirała. Wiele wskazuje na to, że niedoświadczony Seymour po prostu pogubił się w zamęcie bitewnym zwiększonym pojawieniem się Hochseeflotte i koniecznością przekazywania wszystkich rozkazów na *Princess Royal*. Na maszcie sygnałowym *Liona* zawieszonych było co najmniej sześć rozkazów, skierowanych do różnych grup okrętów i najwyraźniej kolejność ich podnoszenia i opuszczania pomieszała się niedoświadczonemu oficerowi sygnałowemu.

Co ciekawe, książka sygnałowa *Liona* ma w zapiskach tej części bitwy połowę czystej strony. Widnieje w tym miejscu wzmianka, iż czynione na brudno zapisy wychodzących rozkazów i przyjmowanych meldunków zostały natychmiast odesłane do pomieszczenia sygnalistów w celu zanotowania w książce sygnałowej i tam też spłonęły około 16.55. To prawda – w rejonie pomieszczenia sygnalistów od kilkudziesięciu minut był pożar spowodowany wcześniejszym trafieniem. Tym bardziej dziwi nagłe odesłanie części notatek w celu zapisania w zagrożonym pomieszczeniu. Wzmianka mówi też o tym, że co prawda zapisy spłonęły, ale książka sygnałowa ocalała, gdyż pożar na czas ugaszono! Jak się jeszcze przekonamy, strony zaangażowane w przebieg bitwy miały się posunąć nie tylko do takich kroków, by ochronić prestiż i uzasadnić swe posunięcia lub zatuszować błędy.

Inna sprawa, że także kontradmirałowi Evanowi-Thomasowi po raz kolejny w tej bitwie można zarzucić bezmyślne posłuszeństwo, nawet kosztem bezsensownego narażania swoich okrętów i ludzi. Sygnał nakazujący zwrot o 180° był doskonale widoczny z mostku *Barhama*, a więc intencje głównodowodzącego były nadzwyczaj jasne. Nie było żadnego taktycznego uzasadnienia dla utrzymywania dotychczasowego kursu, a na zajętym walką i kilkukrotnie poważnie uszkodzonym okręcie flagowym mogło zaistnieć mnóstwo powodów dla opóźnienia wydania polecenia do rozpoczęcia zwrotu. Dowódca 5. eskadry mógł, a wręcz miał obowiązek zawrócenia z własnej inicjatywy w celu ratowania okrętów.

Uciekająca spod ostrzału nadciągających niemieckich pancerników 5. eskadra nie była jednak ostatnią formacją brytyjską, jaka pozostała. Za nią podążała bowiem jeszcze 2. eskadra krążowników lekkich komodora Williama Goodenougha. Jego czwórka okrętów – flagowy *Southampton* oraz *Dublin*, *Nottingham* i *Birmingham* – zajmowała lewe skrzydło tylnej straży zespołu Beatty'ego po jego zmianie kursu na północ, na spotkanie z Grand Fleet. Po pierwszych meldunkach o napotkaniu Niemców i po zwrocie w ich kierunku o godzinie 14.32, 2. eskadra znalazła się po prawej burcie idących na spotkanie Hippera krążowników liniowych Beatty'ego. W miarę jak kurs okrętów brytyjskich zmieniał się na coraz bardziej południowy,

Widok na brytyjskie krążowniki liniowe z oddalonego o ok. 2 mile krążownika lekkiego. Zdjęcie dobrze obrazuje widoczność panującą podczas bitwy.




Okręt liniowy *Rheinland* (typ Nassau).

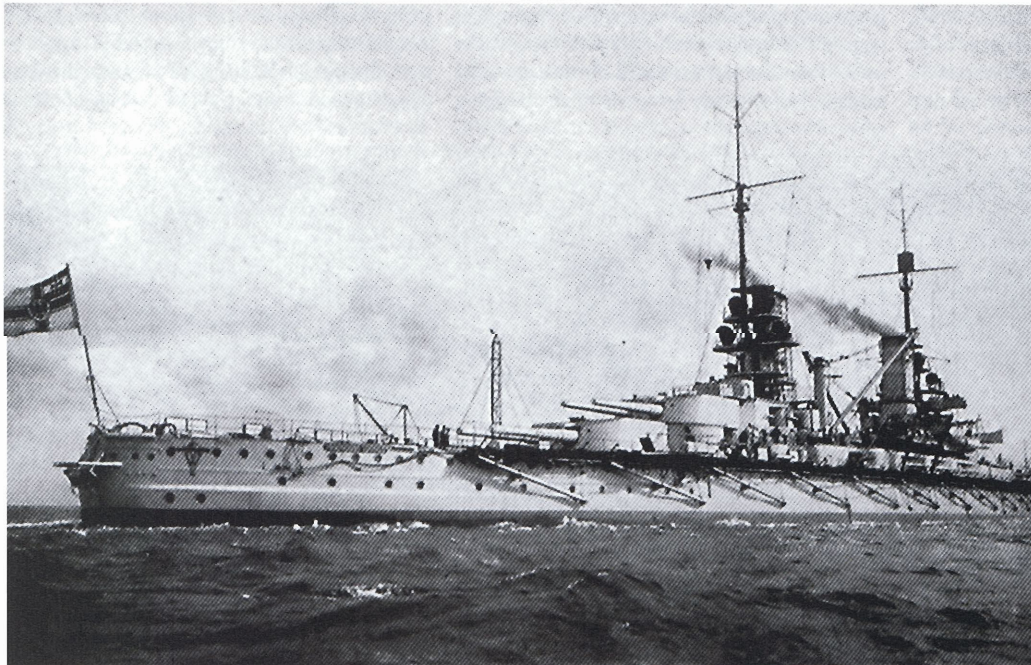
Goodenough wysforował się ze swoją czwórką na 2 mile przed *Liona*, tworząc jego straż przednią. *Southampton* i *Nottingham* zajęły pozycję nieco na lewo *Liona*, pozostałe dwa nieco na prawo, tak aby móc obserwować jak największy obszar.

Goodenough, podobnie jak kontradmirał Evan-Thomas, był „obcym" ciałem w zespole Beatty'ego. Jego patronem i osobistym przyjacielem był admirał Jellicoe, co było wystarczającym powodem odrzucenia go przez kontradmirała. Pierwszą lekcję Goodenough otrzymał 16 grudnia 1914 roku, kiedy to wykonując źle sformułowany rozkaz nadany z *Liona*, zerwał kontakt wzrokowy z okrętami Hippera, które w rezultacie uszły przeważającym siłom Royal Navy. Jak już wspomniano, winą za całe niepowodzenie brytyjskiej kontrakcji po niemieckim rajdzie na Scarborough Beatty obarczył dowódcę 2. eskadry krążowników, domagając się jego zwolnienia ze służby. Do tej ewentualności nie doszło tylko dzięki wstawiennictwu dowódcy Grand Fleet, jednakże od tamtego czasu Goodenough żył z piętnem tamtego wydarzenia i czekał na jakąkolwiek okazję, by zmazać swe mniej lub bardziej wyimaginowane winy. 31 maja 1916 roku komodor taką okazję dostał i w pełni ją wykorzystał.

Dzięki ulokowaniu się 2. eskadry krążowników lekkich na przedzie zespołu Beatty'ego (co było samorzutną decyzją Goodenougha), Beatty dowiedział się o nadciąganiu Hochseeflotte – która przecież miała stać w Wilhelmshaven – na dobre kilka minut przed tym, jak sam mógł ją dostrzec. Dało to brytyjskiemu dowódcy czas na reakcję i w miarę wczesny odwrót (z wyłączeniem fatalnego przypadku 5. eskadry pancerników). Goodenough po zauważeniu pierwszego niemieckiego okrętu dokładnie o 16.30, nie zawrócił jednak, kontynuując swoją zwiadowczą misję. Jak powiedział ktoś na mostku *Southamptona*: *„To jest największy dzień w życiu lekkiego krążownika – cała Hochseeflotte jest przed nami"*. Ku zdziwieniu Brytyjczyków zbliżające się do Hochseeflotte krążowniki nie zostały początkowo w ogóle wzięte na cel przez niemieckie pancerniki. Powodem tego zachowania była niepewność Scheera co do… przynależności narodowej płynących w jego kierunku krążowników. Scheer, nie mając dokładnego obrazu bitwy z zespołami Beatty'ego i Hippera, przypuszczał, że są to niemieckie krążowniki 2. eskadry rozpoznawczej, uciekające przed brytyjskimi krążownikami liniowymi pod osłonę dział własnych okrętów liniowych. Okręty Goodenougha podeszły do Hochseeflotte na około 11 000 m, a więc w zasięg artylerii średniej niemieckich pancerników. O 16.48 radiostacja *Southampton* nadała meldunek do Jellicoe i Beatty'ego, mówiący o kursie i przybliżonym składzie Hochseeflotte, po czym – nie chcąc kusić losu ani minutę dłużej – cała eskadra natychmiast zawróciła.

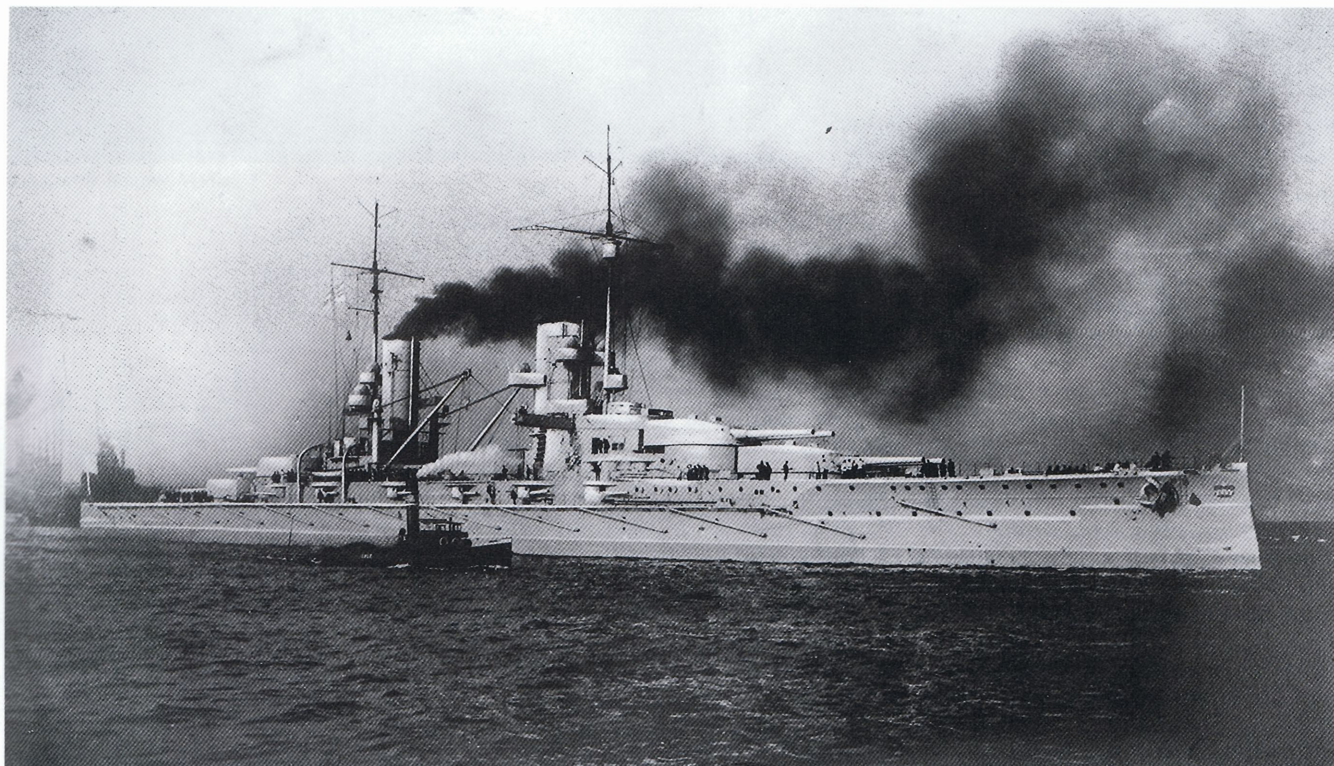
Zwrot i ucieczka brytyjskich lekkich krążowników rozwiała niemieckie wątpliwości co do identyfikacji okrętów. Wokół jednostek Goodenougha rozpętało się piekło spowodowane upadającymi pociskami. Z takiej odległości trudno było nie trafić, by jednak trafienie to Niemcom utrudnić, Goodenough zarządził indywidualne zmiany kursu w kierunku fontann

Okręt liniowy *Prinzregent Luitpold* (typ Kaiser). Część głównego napędu tego okrętu eksperymentalnie miał stanowić jeden silnik wysokoprężny, jednakże opóźnienie w jego produkcji spowodowało, że wszedł do służby z zaślepionym miejscem pod środkowy wał śrubowy.



wzbijanych padającymi pociskami. Przysparzało to niemieckim artylerzystom kłopotów we wprowadzaniu poprawek do namiaru celu i ostatecznie cała czwórka lekkich krążowników, korzystając z przewagi prędkości nad Hochseeflotte, zniknęła około 17.00 za kłębami dymu pozostawionymi przez krążowniki liniowe Beatty'ego. Kwadrans po godzinie 17.00 cała 2. eskadra była już bezpieczna po ich lewej burcie. Żaden z okrętów Goodenougha, cudem chyba, nie został trafiony, chociaż na *Southampton* naliczono 40 pocisków, które upadły w odległości 50–60 m od okrętu. Tylko jeden pocisk 280 mm (prawdopodobnie wystrzelony z pancernika *Nassau*), lecąc pod ostrym kątem, odbił się od burty *Southampton*, nie wybuchając jednak. 2. eskadra wykonała pracę, której w bitwie oczekiwano od krążowników – dostarczyła głównodowodzącym floty jak najdokładniejszych dysponował tylko czterema. Po 60 minutach akcji i zmianie kursu na przeciwległy nadal nie mógł korzystać ze swojego asa atutowego, jakim były pancerniki 5. eskadry, które były w nieustannym pościgu za własnym głównodowodzącym... Pomijając stratę dwóch własnych okrętów, celność dotychczasowego ognia eskadry Beatty'ego była zatrważająco niska. Niemieckie krążowniki liniowe zostały trafione 17 razy ciężkimi pociskami brytyjskimi, z czego pięć trafień należało do 15-calówek 5. eskadry.

W tym samym czasie Niemcy uzyskali 44 trafienia brytyjskich okrętów. Tak duża różnica nie mogła wynikać jedynie z lepszych warunków optycznych, jakie rzeczywiście panowały po stronie niemieckiej. Szczęściem w nieszczęściu dla Brytyjczyków (nie licząc obu zatopionych krążowników liniowych) było to, że na pozostałych okrętach ta tecznie doprowadzić miały do utraty okrętu. Pięć pocisków, które trafiły w *Seydlitza*, doprowadziło do wyłączenia z akcji drugiej od rufy wieży dział 280 mm oraz do poważnych przecieków na dziobie, na skutek których około 19.30 została utracona także wieża dziobowa. *Moltke* (pięć trafień) miał około 1000 t wody w kadłubie. Podobna ilość wody dostała się do najbardziej uszkodzonego w tej fazie bitwy *Von der Tanna*. Mimo otrzymania jedynie trzech trafień, oprócz zalanych przedziałów krążownik ten stracił wieże na dziobie oraz wieżę rufową, którą częściowo naprawiono dopiero około godziny 20.00. Na dodatek na skutek uszkodzeń mechanicznych od godziny 16.30 do 19.30 nie strzelały działa prawoburtowej wieży 280 mm. W efekcie *Von der Tann* przez większą cześć bitwy mógł prowadzić tylko symboliczny ogień z lewoburtowej wieży.



Okręt liniowy *Grosser Kurfürst* (typ König) w 1914 r.

danych o kursie i sile przeciwnika. Na tym jednak udział okrętów Williama Goodenougha w bitwie jutlandzkiej wcale się nie zakończył.

* * *

Zawrócenie czterech pancerników kontradmirała Evana-Thomasa oraz 2. eskadry lekkich krążowników zamknęło fazę bitwy zwaną niekiedy marszem na południe. Tak jak Hipper prowadził brytyjski zespół pod lufy swojej floty liniowej, tak teraz Brytyjczycy mieli za zadanie doprowadzić ścigające je niemieckie okręty liniowe do spotkania z odległą o około 50 mil Grand Fleet. Gdyby jednak z jakichś przyczyn doszło do zerwania kontaktu między obiema flotami, gdyby Niemcy podejrzewając pułapkę zawrócili do bazy, to bilans dotychczasowej, trwającej ledwie godzinę walki byłby dla wiceadmirała Beatty'ego wielce niekorzystny.

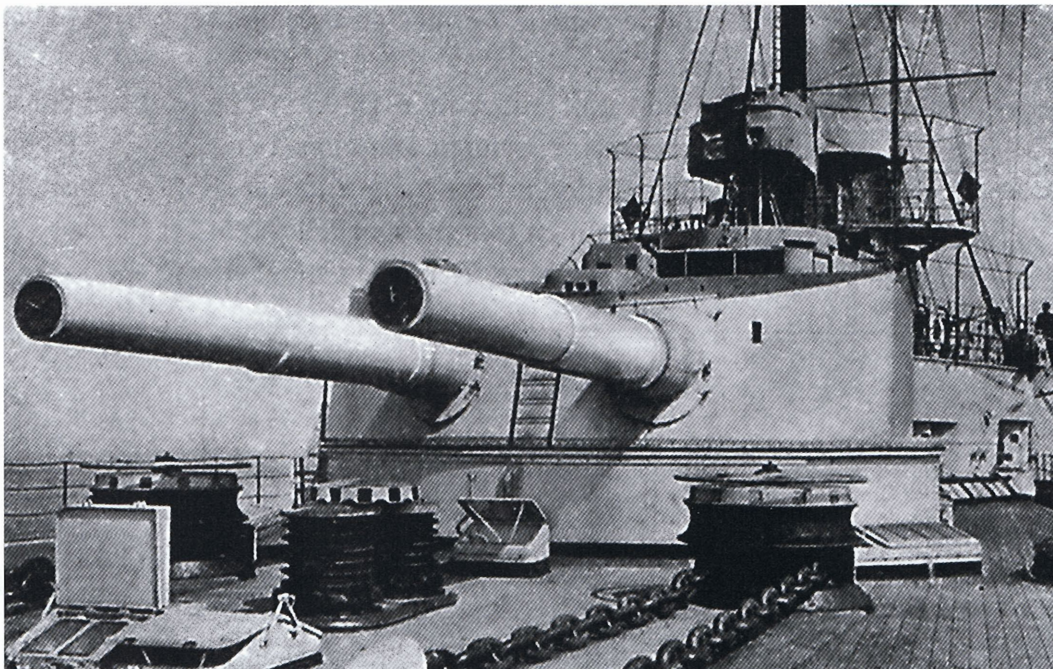
Przede wszystkim rozpoczynał bitwę, mając przewagę sześciu okrętów wobec pięciu niemieckich, a teraz, po stracie *Indefatigable* i *Queen Mary*, duża liczba trafień nie spowodowała uszkodzenia artylerii czy też mechanizmów napędowych. Trafiony dziewięciokrotnie *Lion* miał wyłączoną z akcji wieżę „Q". Najbardziej zniszczony w brytyjskim zespole *Tiger* (14 trafień) miał uszkodzone bezpośrednim trafieniem wieże „Q" i „X", których działa – choć nie wyłączone całkowicie z funkcjonowania – do końca bitwy strzelały dużo wolniej i mniej dokładnie od reszty. Wszystkie pozostałe trafienia na brytyjskich okrętach nie miały większego wpływu na ich zdolność bojową. Na *Princess Royal* wyłączone z akcji było jedno działo w wieży „A", lecz jego uszkodzenie nie miało nic wspólnego z żadnym z sześciu trafień, jakie ten okręt otrzymał od Niemców.

Paradoksalnie mniejsza liczba trafień na okrętach niemieckich wyrządziła nieproporcjonalnie większe szkody. *Lützow* został trafiony czterokrotnie, za każdym razem w dziobową część kadłuba. I chociaż w tej fazie bitwy nie zredukowało to ani jego prędkości, ani siły ognia, to jednak kolejne trafienia w spustoszony dziób osta-

Pojawienie się Hochseeflotte dawało wiceadmirałowi Beatty'emu szansę na odwrócenie na swoją korzyść fatalnego jak dotychczas rozwoju wypadków – zmieniały się bowiem strategiczne cele prowadzenia walki. Doprowadzenie całej niemieckiej floty liniowej do starcia z Grand Fleet było w tej wojnie dla Royal Navy celem numer jeden i uzasadniłoby każde poświęcenie i każdą stratę.

Niestety, kolejny spory błąd przydarzył się także Admiralicji. W Harwich u ujścia Tamizy czekała na rozkaz wyjścia w morze eskadra zwana potocznie Harwich Force, a składająca się z pięciu krążowników lekkich i 18 niszczycieli pod dowództwem komodora Reginalda Thyrwitta (5. eskadra krążowników lekkich oraz 9. i 10. flotylla niszczycieli). Siła ta teoretycznie nie znaczyła nic wobec potęgi Hochseeflotte, ale była to najbardziej „ostrzelana" grupa lekkich jednostek Royal Navy, wprawiona różnorakimi akcjami przeciw siłom niemieckim na Morzu Północnym. Jej bojowy potencjał był dużo większy od flotylli

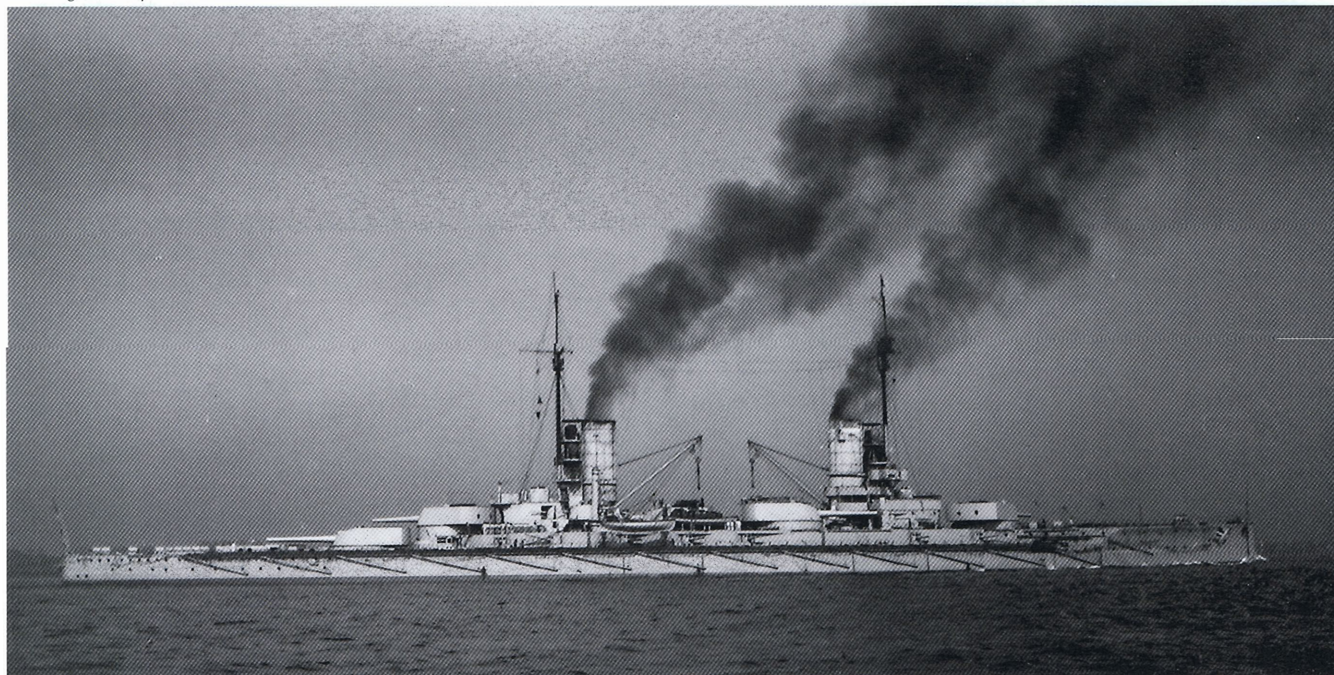
eskortujących Grand Fleet, nie mających praktycznie żadnych większych doświadczeń bojowych po prawie dwóch latach wojny. Co ważniejsze, komandor Thyrwitt należał do światlejszych umysłów ówczesnej Royal Navy. Był przyjacielem Beatty'ego i podobnie jak on, stawiał w bitwie na własną inicjatywę i samodzielność. W znacznie większym jednak od Beatty'ego stopniu potrafił delegować odpowiedzialność za zespół na podległych mu dowódców. W momencie podjęcia decyzji o wyjściu Grand Fleet w morze Admiralicja zdecydowała o pozostawieniu Harwich Force w bazie, całkiem słusznie obawiając się wypadu części Hochseeflotte ku pozbawionym jakiejkolwiek ochrony wybrzeżom brytyjskim. Meldunek Goodenougha o nadejściu Hochseeflotte (16.38) likwidował jednak wszelkie tego typu obawy i pozwalał na wejście Harwich Force do akcji. Do miejsca toczącego się starcia jednostki Thyrwitta miały jednak około 300 mil i nie było mowy o ich udziale w bitwie (przesuwającej się zresztą jeszcze bardziej na północ). Postawienie natomiast doświadczonych i otrzaskanych w nocnych bojach niszczycieli Thyrwitta na drodze odwrotu Hochseeflotte wzdłuż Wysp Fryzyjskich (droga południowa) uszczelniłoby pułapkę, jaką Royal Navy zastawiła na flotę niemiecką.

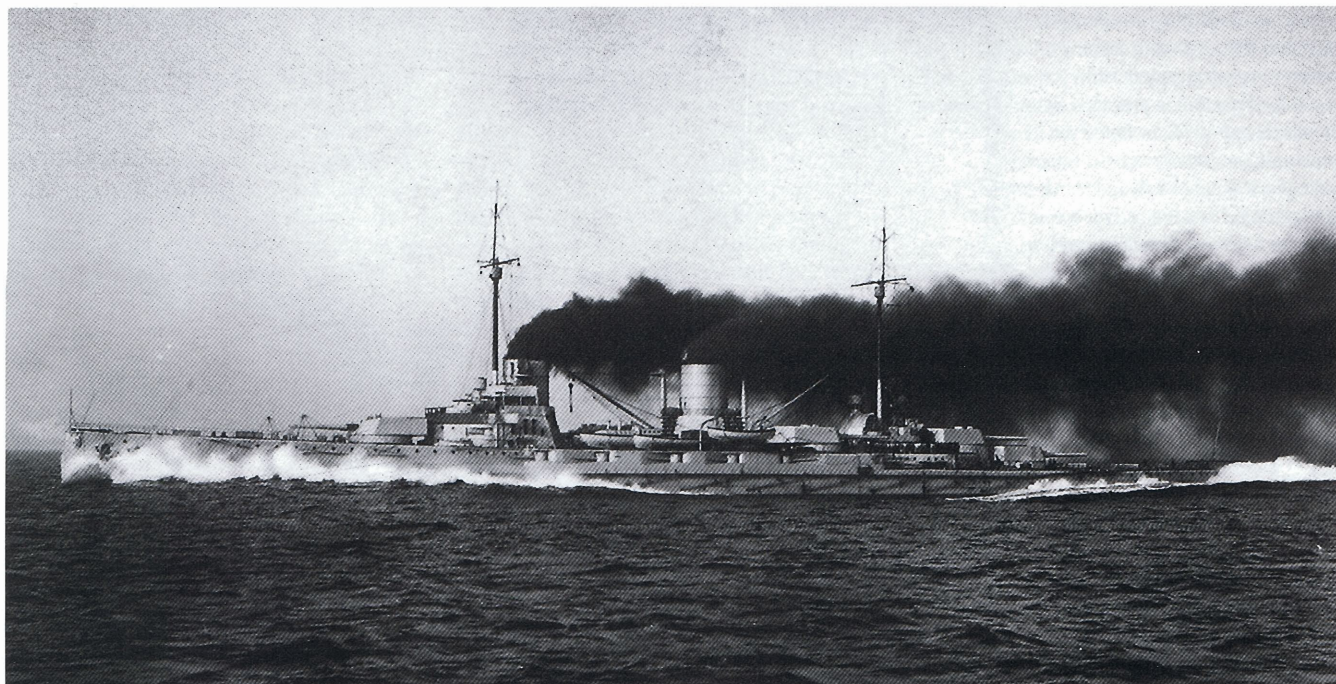


Rufowa wieża armat kalibru 280 mm *Von der Tanna.*

Wkrótce miało się okazać, że obecność Harwich Force pozwoliłaby admirałowi Jellicoe na rozwiązanie największego dylematu w jego życiu. Dylemat ten dotyczył trasy, jaką Scheer obierze, uciekając przed Grand Fleet. Mając drogę południową zamkniętą przez Harwich Force, Jellicoe mógłby skoncentrować się na przejściu wzdłuż Horns Reef. Tą możliwość odebrała mu jednak Admiralicja. Po otrzymaniu wiadomości o obecności Hochseeflotte w rejonie bitwy Thyrwitt niecierpliwie dopominał się w Londynie o dalsze rozkazy. Te nadeszły prawie natychmiast, nakazując mu zatankowanie paliwa i bycie gotowym do dołączenia do sił Beatty'ego. Thyrwitt był jednak od dawna gotowy do wyjścia w morze i nie czekał na dalsze rozkazy. O 17.15 jednostki Harwich Force rozpoczęły wychodzenie z bazy. Po 20 minutach jednak Admiralicja wylała na Thyrwitta wiadro zimnej wody, polecając mu natychmiastowy powrót i oczekiwanie na rozkazy! Te nadeszły... tuż po 03.00 następnego dnia i komodor Thyrwitt mógł już w tym czasie, jak sam się wyraził, „kosić trawnik".

Prinzregent Luitpold w 1914 r.





Krążownik liniowy *Moltke*.

MARSZ NA PÓŁNOC

Kiedy kwadrans przed 17.00 krążowniki liniowe, a za nim 5. eskadra pancerników, zawracały, uciekając przed nadciągającą potęgą niemieckiej floty liniowej, zasadniczym pytaniem dla Beatty'ego było to, jak daleko znajduje się John Jellicoe z Grand Fleet. W rzeczywistości przebywał on około 50 mil na północny zachód od *Liona* i ze zwykłego złożenia prędkości obu zespołów (45 w.) wynikałoby, że krążowniki liniowe będą mogły wejść pod ochronę dział swych pancerników za mniej niż 60 minut. W rzeczywistości jednak oba zespoły nie zmierzały dokładnie w swoim kierunku, nie znały bowiem swych kursów i dokładnych pozycji. Grand Fleet nadchodziła nieco ukosem do kursów zarówno zespołu Beatty'ego, jak i floty niemieckiej. Stąd mogła wejść do akcji około pół godziny później, niż wynikałoby to z prostego złożenia odległości i prędkości. Był to fakt nie bez znaczenia, bowiem tego dnia zachód słońca nastąpić miał około 20.20. Biorąc pod uwagę, że wobec spotkania z całą potęgą Royal Navy Niemcy zarządzą odwrót, to Brytyjczykom bardziej będzie zależało na chwytaniu każdej minuty dnia.

Przed otrzymaniem nadanego o 14.20 meldunku z krążownika *Galatea* mówiącego o napotkaniu jednostek niemieckich Jellicoe prowadził swą armadę z prędkością 15 w., co przy stałym zygzakowaniu dawało wypadkową, rzeczywistą prędkość wynoszącą około 14 w. Sześć rzędów okrętów liniowych, po cztery w każdym, szło od kilku godzin kursem 117°. Brytyjska armada była nieco spóźniona na zaplanowane spotkanie z zespołem Beatty'ego, a powodem były kilkukrotne inspekcje napotkanych statków handlowych i rybackich. Meldunek z *Galatei* nie spowodował zwiększenia prędkości Grand Fleet – dopiero kolejne, mówiące o rozpoczętej bitwie i dostrzeżeniu niemieckich krążowników lekkich zmusiły adm. Jellicoe do wydania o 14.35 rozkazu podniesienia ciśnienia pary i przygotowania się do rozwinięcia maksymalnej prędkości. O 14.43 Grand Fleet zaprzestała zygzakowania i przyspieszyła do 17 w. O 14.55 Jellicoe podniósł prędkość o kolejny węzeł, a pięć minut później zarządził alarm bojowy na wszystkich okrętach. O 15.02 Grand Fleet skręciła nieco w lewo, obierając kurs 133°. O 15.16 brytyjski admirał poluźnił nieco szyk marszowy okrętów liniowych, zwiększając odległości pomiędzy kolumnami do 1 mili oraz zezwalając na zwiększenie odstępu między okrętami w szyku, a także na niewielkie złamanie szyku torowego w dywizjonach, co ułatwiało marsz z maksymalną prędkością. Dwie minuty później Grand Fleet rozwijała już 19 w. Mogła osiągnąć 1–1,5 w. więcej, ale brytyjski admirał nie widział jeszcze powodu do aż takiego pośpiechu. Był przekonany, że Hochseeflotte nie wyszła w morze, więc napotkane siły niemieckie musiały być słabsze od zespołu Beatty'ego.

Rozwój sytuacji taktycznej przed walką był dla Grand Fleet doskonały. Ze wszystkich raportów wynikało, że Niemcy uciekają na północ, a więc pod lufy brytyjskich pancerników. Około 15 mil dalej płynęło osiem krążowników pancernych, a kolejne 5–7 mil przed nimi i nieco po lewej stronie Grand Fleet pruła fale 3. eskadra krążowników liniowych kontradm. Hooda. Ze względu na szybkość i siłę ognia była ona ustawiona idealnie, by odciąć wszelkie lekkie siły niemieckie mogące próbować ucieczki przez Skagerrak. Stąd też zarówno brak wielkiego pośpiechu ze strony brytyjskiej floty liniowej, jak i rozkazu wysyłającego trzy krążowniki liniowe Hooda na pomoc Beatty'emu. Nawet otrzymane od Beatty'ego o 15.35 i 15.45 meldunki o napotkaniu pięciu niemieckich krążowników liniowych nie zmieniły toku myślenia brytyjskiego głównodowodzącego. Pięć niemieckich krążowników wobec sześciu brytyjskich, wspartych czterema pancernikami typu Queen Elizabeth nie wydawało się siłą, wobec której Beatty potrzebowałby jakiejkolwiek pomocy. Tym bardziej, że wedle meldunków pościg za okrętami Hippera także rozwijał się w kierunku północnym.

Na szczęście dla Royal Navy kontradm. Hood o 15.13 z własnej inicjatywy zwiększył prędkość do 22 w. i zmienił kurs na 100°, dzięki czemu szybciej zbliżał się do rozwijającej się bitwy krążowników liniowych i mógł wejść do akcji wcześniej – w momencie, w którym interwencja trójki jego okrętów była najbardziej potrzebna.

Spokój adm. Jellicoe szybko zakłóciły napływające meldunki; najpierw z krążownika *Falmouth*, potem od samego Beatty'ego – mówiły o zwrocie krążowników Hippera na południowy wschód. Oznaczało to dla admirała kolejną niewykorzystaną

szansę na dopadnięcie niemieckich okrętów. Było bowiem oczywiste, że Niemcy uciekają przed silniejszymi siłami brytyjskimi, a przy przewadze prędkości krążowników liniowych nad pancernikami szanse na dogonienie walczących okrętów były żadne. Mimo to o godzinie 16.00 Jellicoe zdecydował się wreszcie wydać rozkaz „cała naprzód" – co dla Grand Fleet, będącej zbiorem 24 pancerników o różnych charakterystykach i wieku, oznaczało prędkość w granicach 20 w. Jednocześnie na *Inflexible*, flagowy okręt kontradm. Hooda, nadany został meldunek nakazujący mu rozwinięcie maksymalnej, 25-węzłowej prędkości i próbę dołączenia do jednostek ścigających Hippera. Jellicoe liczył na jakiś zwrot w walce, na możliwość dopadnięcia pojedynczych maruderów lub uszkodzonych okrętów niemieckich. Jednak z każdą kolejną minutą udział Grand Fleet w bitwie stawał się coraz mniej prawdopodobny.

* * *

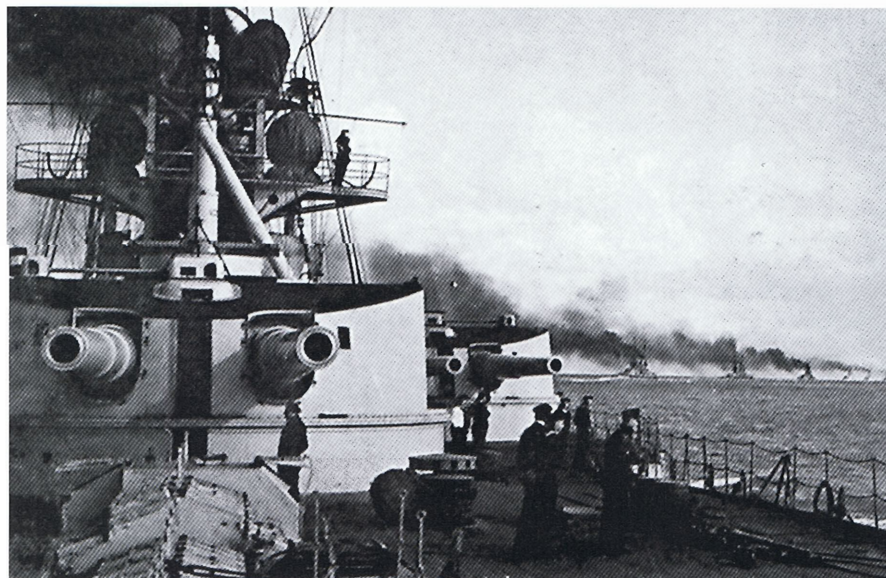
Hochseeflotte, jak pamiętamy, przed dostrzeżeniem krążowników liniowych Beatty'ego szła szykiem torowym, utrzymując kurs 347° i prędkość 15 w. O 16.28 na pokład flagowego pancernika *Friedrich der Grosse* nadszedł meldunek z krążownika lekkiego *Stettin*, wysuniętego na kilka mil przed flotę liniową. Mówił on o dostrzeżeniu wystrzałów w namiarze 319°. Dwie minuty później z pierwszego w szyku pancernika *König* także spostrzeżono ostrzeliwujące się okręty. Jak szybko się okazało, niemieckie krążowniki liniowe nadchodziły nieco z lewej burty Hochseeflotte, brytyjskie zaś były położone jeszcze bardziej na lewo. O 16.35 adm. Scheer rozkazał niszczycielom z lewej burty usunąć się, a minutę później pancernikom zwiększyć prędkość do 17 w. Widząc brytyjskie krążowniki liniowe zawracające na północ, niemiecki dowódca nakazał o 16.42 zwrot wszystkich pancerników dywizjonami w lewo na kurs 325°, tak aby przyśpieszyć zbliżanie się do przeciwnika. Nakazane zostało także rozwinięcie maksymalnej prędkości. W efekcie tego manewru Hochseeflotte podzieliła się na sześć kolumn (jako że złożona była z sześciu dywizjonów). O godzinie 16.48 niemieckie pancerniki otworzyły ogień do jednostek brytyjskich. Część próbowała ostrzeliwać okręty Beatty'ego, które jednak były już na granicy donośności dział. Pozostałe strzelały bądź to do 2. eskadry krążowników lekkich Goodenougha, bądź też do zbliżającej się i zawracającej 5. eskadry pancerników.

W momencie ucieczki okrętów brytyjskich Scheer nie był jeszcze świadomy strat, jakie zespołowi Beatty'ego zadały krążowniki Hippera. Co prawda, z pokładu *Friedricha der Grosse* widać było zawracające tylko cztery zamiast raportowanych sześciu krążowników liniowych, nie musiało

Flota krążowników liniowych zawraca na północ w kierunku nadchodzącej Grand Fleet
godz. 16.48 - 17.35

tor pancerników
tor innych jednostek
jednostka flagowa dowódcy floty niemieckiej

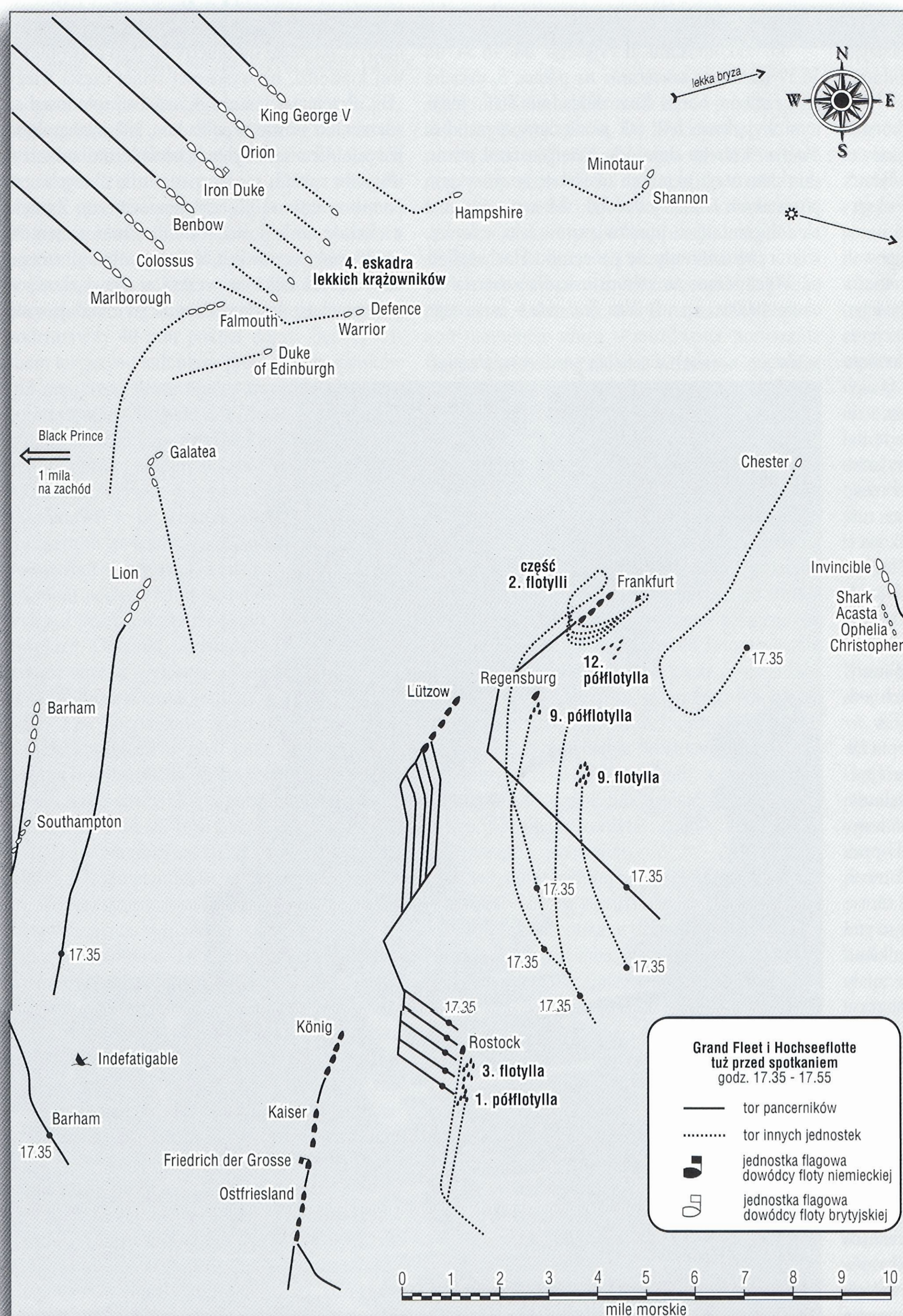
Hochseeflotte płynąca w szyku torowym.



to jednak oznaczać unicestwienia brakującej dwójki – kontradm. Hipper nie raportował swemu dowódcy o zatonięciu dwóch brytyjskich okrętów. Dopiero z jego meldunku nadanego o 17.10 Scheer pośrednio wywnioskował, że brytyjskie siły stopniały do czterech krążowników liniowych, a pozostałe jednostki są z pewnością ciężko uszkodzone. I chociaż nie miał żadnych szans na dogonienie dużo szybszych okrętów Beatty'ego, zaczął liczyć na to, że z powodu wcześniejszych uszkodzeń – lub kolejnych, zadanych przez będące na przedzie okręty Hippera – któryś z brytyjskich okrętów liniowych odpadnie z szyku i stanie się kolejną tego dnia ofiarą floty niemieckiej. I chyba tylko wizja powiększenia rozmiarów dotychczasowego zwycięstwa zaślepiła adm. Scheera i jego sztab tak, że pozwolili oni wieść się Beatty'emu w kierunku nie mającym nic wspólnego z jakimkolwiek schronieniem dla Royal Navy. Kursy obierane przez brytyjskiego admirała (między 320° a 345°) prowadziły bowiem jego okręty donikąd. Nawet na pomostach brytyjskich okrętów liniowych obawiano się, czy Scheer długo da się wciągać w pułapkę – z kierunku „ucieczki" wynikało w sposób oczywisty, że cała akcja przenosiła się za daleko na północ, by mógł to być paniczny odwrót Royal Navy. A zgodnie z zaleceniami cesarza spotkania z Grand Fleet niemiecka flota liniowa miała unikać, co zresztą kilkakrotnie w tej wojnie czyniła, przerywając akcję na samo tylko podejrzenie wyjścia w morze brytyjskich pancerników. Scheer dużo więc ryzykował, kontynuując pościg, zwiedziony perspektywą łatwych łupów.

Zwycięzca dotychczasowych potyczek – kontradm. Hipper – nie miał takich dylematów. Spełnił swoje zadanie podprowadzenia jednostek brytyjskich pod ogień floty liniowej, topiąc „po drodze" dwa krążowniki liniowe nieprzyjaciela bez strat własnych. Jak już wcześniej wspomniano, ostrzał pomiędzy okrętami Hippera a okrętami Beatty'ego wygasł około 16.30. Przyczyną była zła widoczność oraz dym wytworzony przez walczące i atakujące w tym czasie niszczyciele. Na dodatek niemieckie krążowniki liniowe wykonały pomiędzy 16.33 a 16.41 kilka gwałtownych manewrów na wschód, mających na celu wyminięcie torped wystrzelonych przez brytyjskie niszczyciele. O 16.41 cała piątka powróciła na kierunek południowy, obierając kurs 190°. Trzy minuty później 1. grupa rozpoznawcza ponownie otworzyła ogień, tym razem do idących cały czas na południe pancerników Evana-Thomasa.

Ta faza ostrzału przyniosła Niemcom jedno trafienie na *Barhamie*. Pocisk 305 mm *Lützowa* uderzył w krawędź burty i pokładu na wysokości lewoburtowej maszynowni pancernika, eksplodując około 4 m w głąb kadłuba i dokonując poważnych spustoszeń w znajdujących się tam pomieszczeniach. Ostrzeliwanie brytyjskiej 5. eskadry trwało aż do momentu, kiedy skryła się ona za mijającymi ją po zwrocie na północ krążownikami liniowymi Beatty'ego (co nastąpiło około 16.51). Okręty Hippera przeniosły potem swój ogień na brytyjskie krążowniki liniowe.



Minutę później eskadra Hippera rozpoczęła zwrot o 180° przez prawą burtę, znajdując się wkrótce za kursie 347°. Nie był to jednak kurs, który umożliwił by ściganie Brytyjczyków – ci bowiem szli w tym czasie kursem 308°, a więc bardziej wschodnim. W następstwie tego odległość między obiema liniami okrętów rosła aż do momentu, kiedy Beatty o 16.57 zdecydował się obrać kurs równoległy do niemieckiego, uznając, iż odległość 16 000 m jest wystarczająca, aby móc wykorzystać przewagę donośności brytyjskich dział nad niemieckimi.

Okręty Beatty'ego otworzyły ogień do jednostek Hippera dopiero o 16.49, a więc dziewięć minut po zawróceniu. Początkowo ostrzeliwały niemieckie krążowniki lekkie *Regensburg* i *Wiesbaden*, by stopniowo przenosić ogień – dosyć chaotyczny – na pojawiające się między kłębami mgły i dymu niemieckie krążowniki liniowe. Wkrótce po zwrocie w kierunku Niemców *Lion* został trafiony pociskiem *Lützowa* w końcową część rufowej nadbudówki. Pocisk przeleciał prawie 6,5 m, wybuchając niemalże dokładnie w połowie szerokości kadłuba. Eksplozja nastąpiła w kuchni okrętowej, niszcząc ją kompletnie oraz doprowadzając do gwałtownych pożarów ładunków miotających składowanych w podręcznym magazynku pocisków 102 mm. Szczęściem dla brytyjskiego okrętu, mimo iż jednocalowy pokład górny został przedziurawiony, wspierające go stalowe gretingi,



powstrzymały większe odłamki przed dotarciem do znajdującej się poniżej maszynowni. W danej sytuacji bojowej każde zmniejszenie prędkości oznaczałoby bowiem dla *Liona* pewne zniszczenie. Zaniepokojony Beatty uznał, że odległość od niemieckich krążowników liniowych jest zbyt mała, a jego zadaniem nie jest przecież zniszczenie jednostek Hippera, tylko podciągnięcie ich w pobliże Grand Fleet.

O 17.00 brytyjskie krążowniki liniowe zaczęły odpadać w na zachód, powoli oddalając się od eskadry Hippera. Mimo tego *Lützow* zdążył jeszcze trafić *Liona* dwukrotnie – o 17.01 i o 17.02. Pierwszy pocisk wpadł przez świetlik izby chorych, znajdującej się po lewej burcie (przeciwległej do kierunku, z którego nadlatywały pociski) pod pokładem odkrytym, eksplodując w jej wnętrzu po uderzeniu w lewoburtowy pancerz 102 mm, ale od jego... wewnętrznej strony. Miejsce uderzenia drugiego pocisku było jeszcze bardziej niezwykłe – przebił rufowy maszt okrętu, nie wybuchając, wzbudzając jednak duże obawy co do stabilności tego ostatniego.

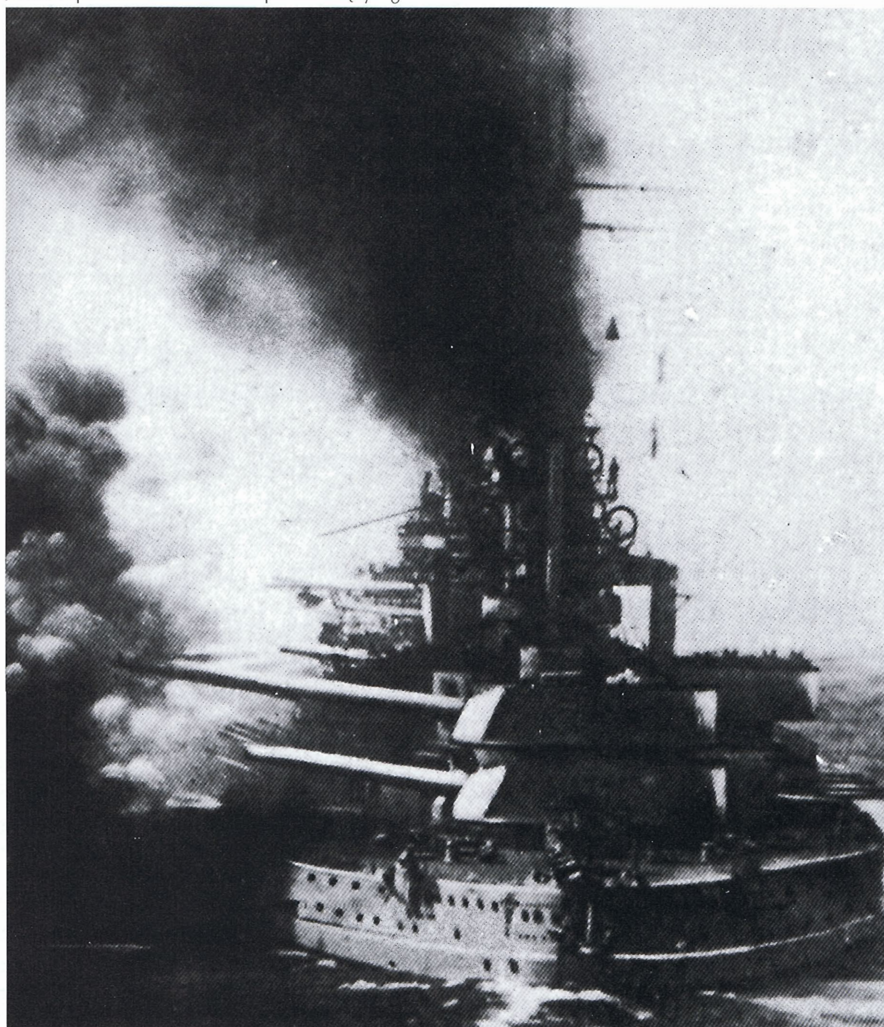
Brytyjskie krążowniki liniowe szły kursem oddalającym je od Niemców aż do 17.14, kiedy to dystans wzrósł do ponad 19 000 m. Wtedy Beatty obrał kurs 336°, który ustawiał brytyjskie okręty praktycznie poza zasięgiem skutecznego ognia jednostek niemieckich. Ogień obu stron powoli ustawał (Brytyjczycy nie uzyskali żadnych trafień). Hipper zrezygnował z bezpośredniego pościgu za czwórką brytyjskich okrętów. Jego reakcją na rozpoczęte przez Beatty'ego o 17.00 zwiększanie dystansu było... zredukowanie prędkości swoich jednostek na cztery minuty i zwrot w lewo do kursu 336° (Beatty – 325°). Niemiecki admirał celowo odstąpił od kontynuowania artyleryjskiego pojedynku z jednostkami Beatty'ego. Przede wszystkim obawiał się idącej kilka mil za rufą krążowników liniowych 5. eskadry pancerników. 1. grupa rozpoznawcza po zmianie kursu na północny była ustawiona nieco w tyle za okrętami Davida Beatty'ego i chcąc kontynuować pościg, musiałaby zbliżyć się do pancerników Evana-Thomasa, które i tak już je zawzięcie i dość skutecznie ostrzeliwały. Hipper wiedział też o uszkodzeniach swoich jednostek, a szczególnie *Seydlitza*, *Moltkego* i *Von der Tanna*. Narażanie się w tej sytuacji na trafienia 15-calowych pocisków z okrętów liniowych typu Queen Elizabeth dowódca uznał za lekkomyślność. Rozkaz zmniejszenia prędkości był spowodowany dwoma czynnikami. Przede wszystkim Hipper chciał dać idącej na przedzie Hochseeflotte 3. eskadrze pancerników (z *Königiem* na czele) szansę zbliżenia się do jego okrętów i wsparcia ich swymi działami w pojedynku z brytyjskimi pancernikami. Poza tym niemieckie krążowniki liniowe miały coraz większe kłopoty z utrzymywaniem maksymalnej prędkości. Niemiecki węgiel był mocno zanieczyszczony kamieniem, który musiał być co kilka godzin usuwany z palenisk, co jednak było jak dotąd uniemożliwione kilkugodzinnym trzymaniem kotłów pod pełną parą. Pierwsze oznaki zmęczenia wykazywali także palacze, którzy od południa nie dostali posiłku, ani nie mieli chwili wypoczynku. Do tego dochodziło jeszcze po 1000 ton wody w kadłubach *Moltkego* i *Von der Tanna*, co także nie ułatwiało tym jednostkom utrzymywania się w szyku. Mimo wielokrotnych prób dojścia do maksymalnych 25–26 w., w tym momencie niemieckie krążowniki liniowe jako formacja nie były w stanie rozwijać więcej niż 23 węzły. O 17.17 Hipper ponownie zredukował prędkość, lecz już cztery minuty później otrzymał od adm. Scheera rozkaz nakazujący mu kontynuowanie pościgu i walki z krążownikami Beatty'ego. Chcąc nie chcąc, o 17.23 1. grupa rozpoznawcza zaczę ła nabierać prędkości, by kolejne cztery minuty później zmienić kurs w lewo na 305°, goniąc uciekające okręty brytyjskie. Niestety te były już zbyt daleko, zaczęły też zmieniać się warunki atmosferyczne, które do tej pory faworyzowały stronę niemiecką. Teraz to brytyjskie okręty stawały się coraz mniej widoczne na mglistym horyzoncie. Tuż po 17.00 bitwa krążowników liniowych wygasła na dobre pół godziny. Przez ten okres jedynym celem, jaki pozostawał w zasięgu niemieckiego ognia była czwórka pancerników kontradm. Evana-Thomasa.

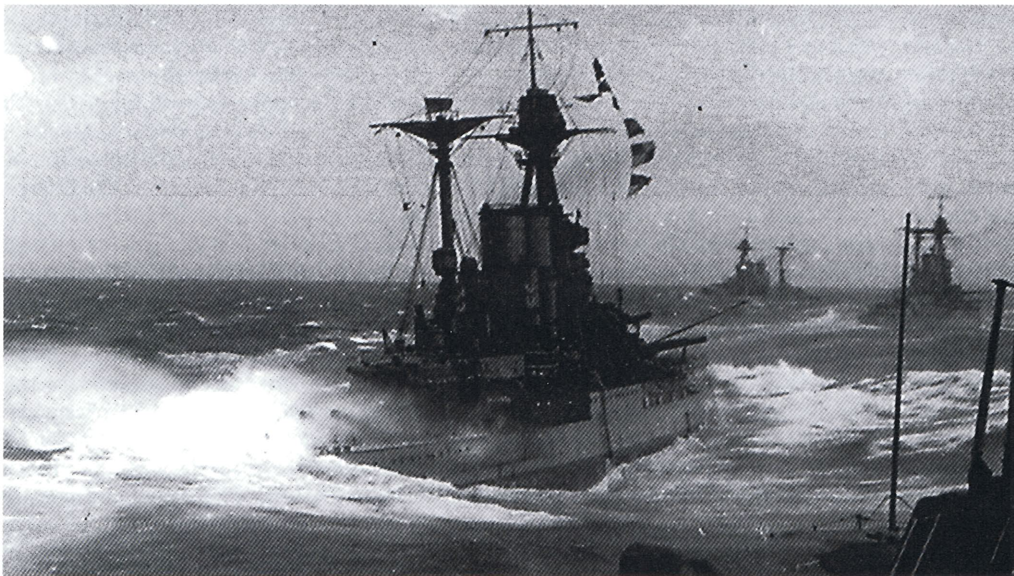
* * *

Po zakończeniu trwającego od 16.54 do 16.59 manewru zawracania na północ 5. eskadra pancerników obrała kurs dokładnie 360°. Jedynym wyjątkiem był, jak pamiętamy, pancernik *Malaya*, którego dowódca „ściął" ostatni zwrot, skutkiem czego okręt ten znalazł się poza szykiem pozostałych trzech jednostek. Manewr ów miał na celu ominięcie punktu zwrotu całej eskadry, w który wstrzeliwały się pancerniki Hochseeflotte. Wychodząca ze zwrotu eskadra znalazła się około 4000 m za rufą *New Zealanda* – ostatniego okręty zespołu Beatty'ego. Pancerniki szły jednak dokładnie na północ, a będące w przedzie krążowniki liniowe odchodziły już od sił Hippera, posuwając się kursem odchylonym na wschód (308°). Skutkiem tego pancerniki Evana-Thomasa zaczęły zbliżać się do 1. grupy rozpoznawczej, z wolna przechodząc na pozycję po prawej stronie za burtą *New Zealanda*. Cała eskadra znalazła się teraz w krytycznym położeniu – zagrażały jej pociski nie tylko pancerników Scheera, ale także krążowników liniowych Hippera, które nie nadążały za uciekającym zespołem Beatty'ego.

Tuż po wyjściu ze 180-stopniowego zwrotu *Barham*, flagowy okręt kontradm. Evana-Thomasa, stał się celem ognia *Derfflingera*, który z odległości 18 500–17 000 m w krótkich odstępach czasu trafił brytyjski pancernik czterokrotnie. Pierwszy pocisk, który nadleciał o godzinie 16.58, był przykładem jednego z najbardziej destrukcyjnych trafień w całej bitwie. Pocisk kalibru 305 mm przebił pokład odkryty *Barhama* dwa metry od jego prawoburtowej krawędzi, na wysokości tylnej części wieży „B". Przeleciał jeszcze 4,5 m i eksplodował w zderzeniu z głównym pokładem, mającym grubość jedynie 40 mm. Wybuch kompletnie zniszczył magazyn sprzętu medycznego, izbę chorych oraz pomieszczenie radiostacji pomocniczej. Zginęła większość obsługi medycznej i ośmiu pacjentów – chłopców okrętowych, którzy przebywali tam po otrzymanych kilka dni wcześniej obowiązkowych szczepieniach. Uszkodzeniu uległy znajdujące się

Jeden z pancerników Scheera prowadzący ogień.





Pancerniki 5. eskadry. Na pierwszym planie *Valiant*.

Część wody morskiej przeciekła z uszkodzonych zbiorników do zbiorników nie zanieczyszczonych, co około 18.00 zmusiło załogę do wygaszenia kilku palników w kotłach.

Także *Warspite* został w tym czasie kilkakrotnie trafiony, głównie w pomieszczenia oficerskie na rufie, jednakże bez ujemnych skutków dla żywotnych mechanizmów okrętu. Jeden z pocisków 305 mm utkwił, nie wybuchając, w pobliżu warsztatu mechanicznego, gdzie kilku palaczy natychmiast spróbowało „domowym sposobem"... wykręcić zapalnik (w pociskach przeciwpancernych znajdował się on w podstawie). Operacja ta na szczęście została w porę przerwana przez jednego z oficerów.

na torze lotu pocisku podajniki amunicji do jednego z dział 152 mm. Siła wybuchu dotarła też w dół kadłuba, zabijając marynarzy znajdujących się w pomieszczeniu prądnic. Duży odłamek pocisku przebił znajdujący się poniżej gruby na 25 mm pokład ochronny i dotarł do podstawy pancernej tuby sterówki, gdzie znajdowało się pomieszczenie, w którym nawigatorzy nanosili pozycję okrętu na mapę. Mniejsze jego fragmenty podziurawiły 40 mm pokład dolny, będący dachem magazynu ładunków prochowych pocisków 152 mm. Szczęśliwie oprócz wypełnienia całego pomieszczenia dymem nie doszło do zapłonu zgromadzonego tam materiału miotającego. Trzy minuty później kolejny pocisk *Derfflingera* wpadł przez nadbudówkę tuż za masztem rufowym i eksplodował w jej wnętrzu około 3 m od miejsca przebicia ściany nadbudówki, dokonując poważnych spustoszeń wewnątrz okrętu. Duży fragment pocisku odbił się od pokładu górnego i wyleciał przez lewą burtę około 15 m od miejsca eksplozji. Odłamki pocisku przecięły przewody łączące antenę z główną radiostacją pancernika. O 17.08 *Barham* został trafiony w prawą burtę na rufie. Ten pocisk zniszczył pomieszczenia oficerskie i wzniecił w nich pożar. Dwie minuty później kolejny pocisk 305 mm uderzył w pokład na wysokości wieży „B", w pobliżu miejsca trafienia pocisku z 16.58. Jego fragmenty rozbiły się o mierzącą w tym miejscu 102 mm grubości barbetę wieży „B", nie przebijając jej.

Więcej szczęścia miał *Valiant* – drugi z ostrzeliwanych przez niemieckie krążowniki liniowe pancerników Evana-Thomasa – w tej fazie bitwy Niemcy nie zdołali go trafić ani razu. Kolejne dwa okręty 5. eskadry – *Warspite* i *Malaya* – stały się celem dla okrętów liniowych Hochseeflotte, które stopniowo przenosiły na nie ogień z krążowników lekkich 2. eskadry Goodenougha. Ten ostatni był pod takim ostrzałem, że jego dowódca artylerii rozkazał prawoburtowym bateriom dział 152 mm strzelanie w wodę wokół okrętu, tak aby zasłonić go kurtyną wodną. Dwa trafienia niemieckich pocisków i pożar w baterii uniemożliwiły realizację tego oryginalnego zamiaru. Największe zagrożenie dla brytyjskich jednostek stanowiły pierwsze w szyku okręty 3. eskadry pancerników (*König*, *Grosser Kurfürst*, *Kroprinz Wilhelm* i *Markgraf*), która wysforowała się do przodu i była najbliżej Brytyjczyków. Do 17.35, a więc do momentu kiedy ogień z obu stron został chwilowo przerwany ze względu na złą widoczność, niemieckie pancerniki zdołały siedmiokrotnie trafić ostatni w szyku brytyjski pancernik, którym była *Malaya*. Na szczęście dla okrętu tylko dwa z tych trafień dokonały poważnych zniszczeń w kadłubie, przy czym żaden nie osłabił najważniejszego w tym momencie atutu – możliwości poruszania się z maksymalną prędkością. Jeden z pocisków przebił o 17.30 pokład dziobowy na wysokości trzeciego działa 152 mm (ulokowanego w ukrytych w kadłubie kazamatach). Wybuch zniszczył okrętową kuchnię i kantynę, a co gorsza, doprowadził do zapłonu ładunków miotających do pocisków 152 mm, które spoczywały w podręcznym składzie. Ich następujące po sobie gwałtowne wybuchy wypełniły trującym dymem i pożarami całą sześciodziałową baterię, powodując śmierć aż 102 marynarzy. Języki płomieni palącego się kordytu sięgnęły w dół podajników amunicyjnych, docierając do dziesięciu kolejnych pojemników przygotowanych do transportu na górę. Ich zajęciu się i w następstwie pewnemu wybuchowi komór amunicyjnych zapobiegło bohaterstwo podoficera i marynarza z obsługi komór, którzy zdołali błyskawicznie ugasić lub usunąć z podajników palące się resztki kordytu, sami odnosząc przy tym poważne poparzenia.

Pięć minut później pocisk jednego z niemieckich pancerników wpadł do wody pod kątem tuż przy burcie pancernika, wybuchając w zderzeniu z nią około 3 m pod linią wodną. Wybuch rozerwał poszycie i sięgające na tę wysokość podwójne dno, jednakże znajdująca się w głębi kadłuba 51 mm wzdłużna gródź przeciwtorpedowa wyłapała wszystkie odłamki, chroniąc znajdującą się na tej wysokości dziobową kotłownię, której uszkodzenie z całą pewnością spowodowałoby zmniejszenie prędkości pancernika. Równocześnie z uderzeniem tego pocisku kolejny trafił niemalże w to samo miejsce, jednakże nie wybuchając, a wyrywając tylko dużą dziurę w oble podwójnego dna. Oba te trafienia doprowadziły do zalania wodą zbiorników paliwa oraz pustych przedziałów między grodzią przeciwtorpedową a burtą na długości około 15 m. W rezultacie kadłub pancernika przechylił się o 4°.

Kontradm. Evan-Thomas nie wiedział oczywiście, co działo się na pozostałej trójce podległych mu okrętów, jednakże po czterech trafieniach, jakie *Barham* otrzymał wkrótce po zwrocie na północ z całą pewnością zdawał sobie sprawę z grozy swego położenia. O 17.10 na maszt sygnałowy *Barhama* powędrował rozkaz zwiększenia prędkości do 25 w., a wkrótce zastąpił go sygnał „*Utmost speed*" (największa prędkość). Z pozoru oba sygnały niczym się od siebie nie różniły, tym bardziej, że 25 węzłów było i tak nieosiągalne dla pancerników typu Queen Elizabeth. Wywieszenie sygnału „*Utmost speed*" niosło jednak dodatkową informację – krytyczne położenie całej eskadry, co w sposób dorozumiany pozwalało dowódcom poszczególnych okrętów na złamanie szyku torowego i wyjście zza rufy poprzedników dla uniknięcia dodatkowych oporów wywołanych zawirowaniami w ich śladzie torowym. Wkrótce też pancerniki ustawiły się w wachlarz rozciągnięty w lewo za rufą *Barhama*. Cały zespół stopniowo odchodził od kursu 360°, który został obrany po zawróceniu. O 17.07 Evan-Thomas rozkazał skręt o 10° na zachód, by ostatecznie obrać kurs 313°.

Brytyjskie pancerniki nie pozostawały wcale dłużne ostrzeliwującym je niemieckim okrętom. Ogień całej czwórki był nadal tak samo celny jak w pierwszej fazie bitwy. *Barham* i *Valiant* prowadziły ogień do krążowników liniowych Hippera, głównie do *Seydlitza*, a także – kiedy ten zasłonięty był przez dym – do *Lützowa* i *Derfflingera*.

O 17.06 *Seydlitz* został trafiony pociskiem 381 mm w pokład dziobowy. Pocisk wybuchł wewnątrz kadłuba w niewielkiej odległości od prawej burty (przeciwległej do kierunku, z którego okręty brytyjskie prowadziły ogień). Wyrwa w burcie w późniejszej fazie bitwy mocno przyczyniła się do zalania prawie wszystkich pomieszczeń na dziobie i przymusowego osadzenia krążownika na mieliźnie w czasie powrotu do bazy. Dziura była, co prawda, ulokowana powyżej linii wodnej, jednakże odkosy fali dziobowej powodowały wlewanie się wody do środka, powiększając zanurzenie na dziobie. Ostatecznie około 21.00 otwór znalazł się praktycznie na linii wodnej i woda wlewała się przezeń całkiem swobodnie, docierając do nieuszkodzonych pomieszczeń znajdujących się wewnątrz pancernej cytadeli krążownika. Kolejne

dwa trafienia pociskami 381 mm nie spowodowały już tak znaczących uszkodzeń.

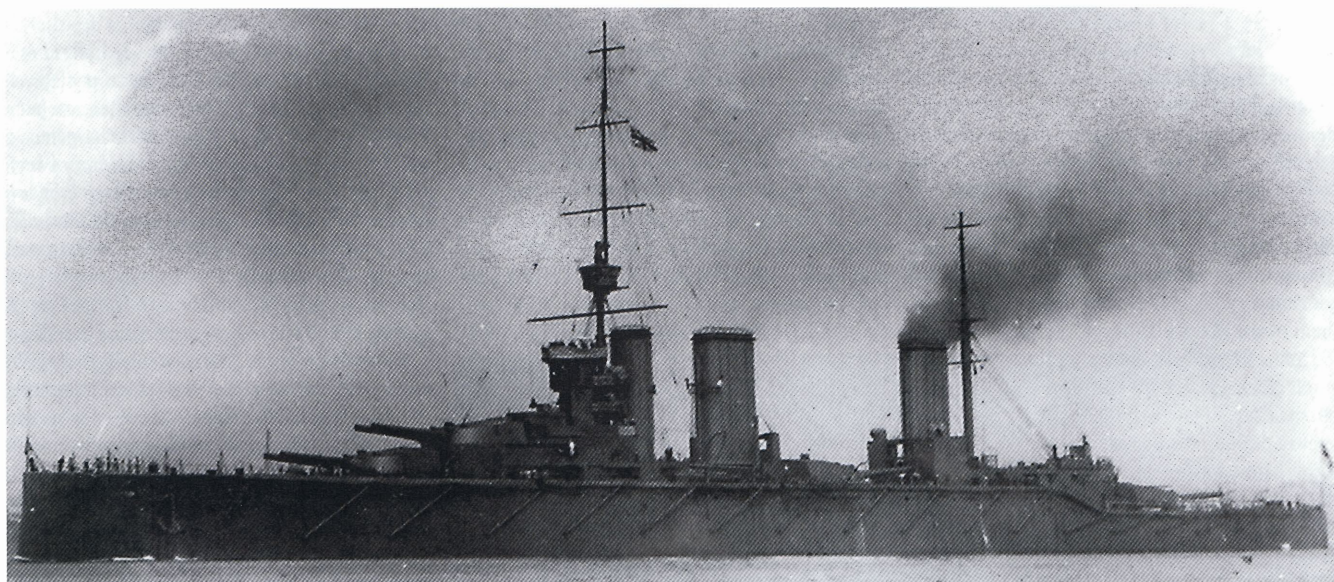
Pół godziny później, czyli około godziny 18.00, *Seydlitz* został jeszcze dwukrotnie trafiony pociskami 381 mm w dziobową część kadłuba. Trzeci pocisk wybuchł w wodzie, przy burcie okrętu na wysokości masztu dziobowego. Jego fragment przebił poszycie, doprowadzając do zalania zbiorników burtowych na odcinku sześciu metrów.

Poważnych uszkodzeń doznały także *Lützow* i *Derfflinger*. Ten pierwszy został trafiony czterema pociskami 381 mm i jednym 343 mm, pochodzącym z *Liona* lub *Princess Royal* z eskadry Beatty'ego. Na skutek tych uderzeń zniszczone zostały obie radiostacje okrętu, zalane zostały także niektóre z komór amunicyjnych dział 150 mm. *Derfflinger* natomiast otrzymał trafienie w dziób i chociaż podobnie jak w przypadku *Seydlitza*, miało ono miejsce powyżej linii wodnej, to jednak ostatecznie doprowadziło do zalania dziobowej części kadłuba 1400 tonami wody. Kolejne jedno lub dwa trafienia w lewą burtę na wysokości linii wodnej spowodowały zerwanie kilku płyt 102-milimetrowego pancerza i kolejne przecieki, których skutkiem około 19.30 całkowicie zalane zostało duże pomieszczenie dziobowych wyrzutni torpedowych.

Warspite i *Malaya* ostrzeliwały ścigające je okręty liniowe Scheera, trafiając po jednym razie pancerniki *König* i *Grosser Kurfürst*, a pancernik *Markgraf* trzykrotnie. Były to jednak trafienia albo bezpośrednio w pancerz burtowy, albo w maszty – i nie wyrządziły one na niemieckich jednostkach poważniejszych szkód.

Przebieg bitwy po zwrocie na północ miał przez prawie godzinę charakter przerwanego ostrzeliwania celów, które ukazywały się momentami w przerwach między chmurami dymu strzelniczego i oparami rzadkiej mgły. Od około 17.30 warunki widoczności, które dotychczas faworyzowały stronę niemiecką, zaczęły zmieniać się na korzyść Brytyjczyków. Zachodzące słońce oślepiało niemieckich celowniczych, kiedy brytyjskie okręty na krótko wyłaniały się zza ścielącej się po zachodniej stronie mgły. To samo słońce doskonale oświetlało jednostki niemieckie, ułatwiając Brytyjczykom celowanie.

Z upływem czasu 5. eskadra stopniowo zmieniała kurs z północno-wschodniego na północno-zachodni, podążając za zespołem Beatty'ego, który w ten sposób próbował wejść pomiędzy czoło będącej już blisko Grand Fleet a jednostki Hippera. Kurs pancerników zmieniał się stopniowo – od 336° o 17.36 do 358° o godzinie 17.42. O 17.58 5. eskadra szła już kursem 021°, a dwie minuty później – 032°. W tym czasie pancerniki Scheera zrezygnowały już z pościgu; wiodące okręty 3. eskadry o 17.49 zmniejszyły prędkość do 18 w. celem uporządkowania szyku i ponownego połączenia się w jedną formację. W tym czasie zarówno *Valiant*, jak i *Malaya* wystrzeliły po jednej (niecelnej) torpedzie w kierunku niemieckich okrętów liniowych. Kontradm. Evan-Thomas szedł tymczasem na ślepo za okrętami Beatty'ego, nie mając żadnych informacji zarówno o położeniu Grand Fleet, jak i o dalszych zamiarach swego przełożonego.


HMS *Lion*.

* * *

Z zespołem krążowników liniowych wiceadm. Davida Beatty'ego rozstaliśmy się, kiedy mniej więcej kwadrans po godzinie 17.00 odeszły one od okrętów Hippera na tak dużą odległość, że ogień pomiędzy oboma zespołami ustał na około 30 minut. Trudno oprzeć się wrażeniu, że brytyjski dowódca zupełnie nie interesował się położeniem czterech pozostających z tyłu pancerników 5. eskadry, ostrzeliwanych zarówno przez czoło Hochseeflotte jak i okręty Hippera. Redukcja prędkości mogła przynajmniej odciągnąć od jednostek Evana-Thomasa ogień niemieckich krążowników liniowych. Beatty tymczasem kontynuował marsz kursem 336°, a więc oddalającym go od Niemców, aż do 17.27, kiedy to na sześć minut skręcił jeszcze bardziej w lewo, do kursu 325°. Spotkanie z przednią strażą Grand Fleet było kwestią minut, lecz ani Beatty, ani Jellicoe nie znali swoich dokładnych pozycji i kursów – nie wspominając nawet o pozycji obu zespołów niemieckich.

Beatty, wiedząc, że główne siły brytyjskie idą najprawdopodobniej kursem południowo-wschodnim i korzystając z pogarszającej się widoczności, postanowił opóźnić moment spotkania sił niemieckich z Grand Fleet. Doskonale wiedział bowiem, że niemiecką reakcją będzie zwrot i natychmiastowa ucieczka na południe. Każda minuta opóźnienia dawałaby Grand Fleet więcej czasu na zadanie przeciwnikowi jak największych strat. Zmieniając kurs na północno-wschodni i zbliżając się do Hippera, zmuszał go do podobnych manewrów, samemu wchodząc między 1. grupę rozpoznawczą a czoło Grand Fleet.

O 17.25 Beatty polecił pozostałym okrętom przygotować się do podjęcia przerwanej walki. O 17.30 z pokładu krążownika *Falmouth*, okrętu flagowego 3. eskadry krążowników lekkich (kontradm. Napiera) i wysuniętego najbardziej na północ okrętu zespołu Beatty'ego, dostrzeżono wyłaniający się z kierunku północnego okręt, wkrótce rozpoznany jako krążownik pancerny *Black Prince* z 1. eskadry krążowników pod dowództwem kontradm. Roberta Arbuthnota. Okręt ten należał do straży przedniej Grand Fleet i był skrajną od prawej jednostką, oddaloną od czoła brytyjskich pancerników o około 18 mil. Informacja o dostrzeżeniu *Black Prince'a* została przekazana na *Liona*, oddalonego wówczas od krążownika pancernego o około 10 mil. Beatty błyskawicznie wydedukował prawdziwe położenie czoła nadchodzącej Grand Fleet i chociaż sądził, że jest ona bliżej (krążowniki pancerne, idąc pełną prędkością, oddaliły się od okrętów liniowych) to natychmiast zareagował zwrotem, który miał zbliżyć jego okręty do frontu floty liniowej, a jednocześnie zaprzątnąć uwagę niemieckich krążowników liniowych.

O 17.33 brytyjski admirał nakazał obranie kursu 010°. Czwórka brytyjskich krążowników liniowych rozpoczęła zwrot w prawo, zbliżając się ponownie do zespołu Hippera. O 17.38 prędkość zbliżania wzrosła, bowiem Beatty polecił zwrot o kolejny stopień (do kursu 021° – dawna tarcza kompasu liczyła 32 stopnie, a więc jeden stopień miał $11^1/_4$ stopnia w dzisiaj używanej skali 360-stopniowej). Trzy minuty później w odległości około 15 500 m wyłoniły się z mgły sylwetki okrętów Hippera idących kursem 032°. Kilka minut wcześniej Hipper polecił wykonanie zwrotu ku wschodowi, tak aby trzymać się z dala od torped 1. eskadry lekkich krążowników komodora Alexandra-Sinclaira, której Beatty polecił utrzy-

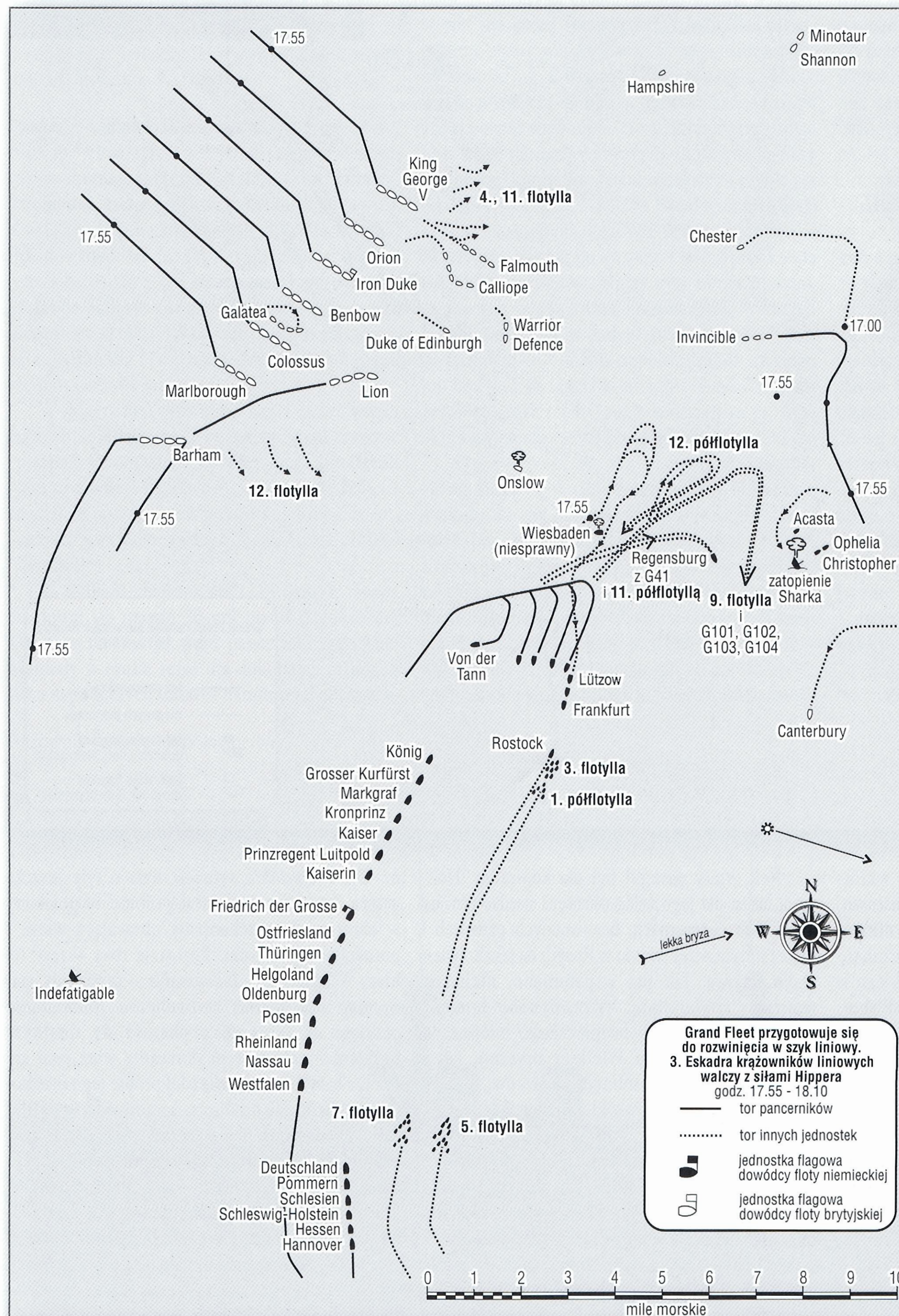
mywanie kontaktu wzrokowego z niemieckimi krążownikami liniowymi. Brytyjskie krążowniki liniowe ponownie otworzyły ogień do Niemców o 17.41. Dziewięć minut później skręciły nieco na wschód, do kursu 026°, a o 17.53 wykonały zwrot na wschód, obierając kurs 068°, skorygowany o 18.04 o kolejne 11° na wschód. Beatty szedł teraz w kierunku, który zawiódłby go przed czoło idącej kursem 135° Grand Fleet. Jej najbardziej wysunięte na południe jednostki ukazały się w kierunku północnym kilka minut przed 18.00.

Plan admirała Beatty'ego został wykonany w 100% – mimo strat własnych doprowadził on niemieckie okręty pod lufy swoich pancerników, nie dopuszczając jednocześnie do zbyt wczesnego wykrycia przez Niemców zbliżającej się brytyjskiej armady. Nie wiedzieć jednak dlaczego, dowódca brytyjskich krążowników liniowych milczał w kwestii poinformowania Johna Jellicoe o pozycji i kursie Hochseeflotte.

Tymczasem Scheer po zaprzestaniu przez pierwsze cztery jednostki 3. eskadry (tzw. 5. dywizjon pancerników kontradm. Paula Behnckego) pościgu za pancernikami Evana-Thomasa zajął się koncentrowaniem swojego zespołu na powrót w jedną formację. Zespół Behnckego zmniejszył czasowo prędkość do 18 w., pozwalając pozostałym jednostkom podejść bliżej. Wiceadm. Scheer, będąc na pancerniku *Friedrich der Grosse*, znajdującym się mniej więcej w środku Hochseeflotte, nie miał dobrego rozeznania co do rozwoju sytuacji na przedzie. W związku z tym przekazał kontradm. Behnckemu, mającemu z pokładu *Königa* najlepszy widok na toczącą się na północy bitwę, pełnomocnictwo w zakresie nadawania kursu i szybkości całej Hochseeflotte.

O 17.55 Behncke rozkazał rozwinięcie maksymalnej prędkości i utrzymywał ją przez kolejne dziesięć minut. Widząc zwrot w prawo znajdujących się przed nim brytyjskich i własnych krążowników liniowych, Behncke także zaczął skręcać na wschód, o 18.03 idąc już kursem 55°.

Po otrzymaniu o 18.02 raportu od Hippera o napotkaniu przez jego lekkie siły trzech lub czterech brytyjskich pancerników (faktycznie były to krążowniki liniowe 3. eskadry kontradm. Hooda) Scheer na pięć minut kazał zmniejszyć prędkość do 15 w., aby pozwolić dołączyć do całego zespołu 2. eskadrze pancerników, złożonej, jak pamiętamy, ze starych i wolnych predrednotów. 2. eskadra nie brała udziału w walce, cały czas starając się, podobnie jak Evan-Thomas po stronie brytyjskiej, gonić swoje siły główne za pomocą „ścinania zakrętów". Cała szóstka leciwych pancerników była rozrzucona w luźną formację i znajdowała się po prawej burcie za rufą pozostałych dwóch eskadr niemieckich okrętów liniowych.

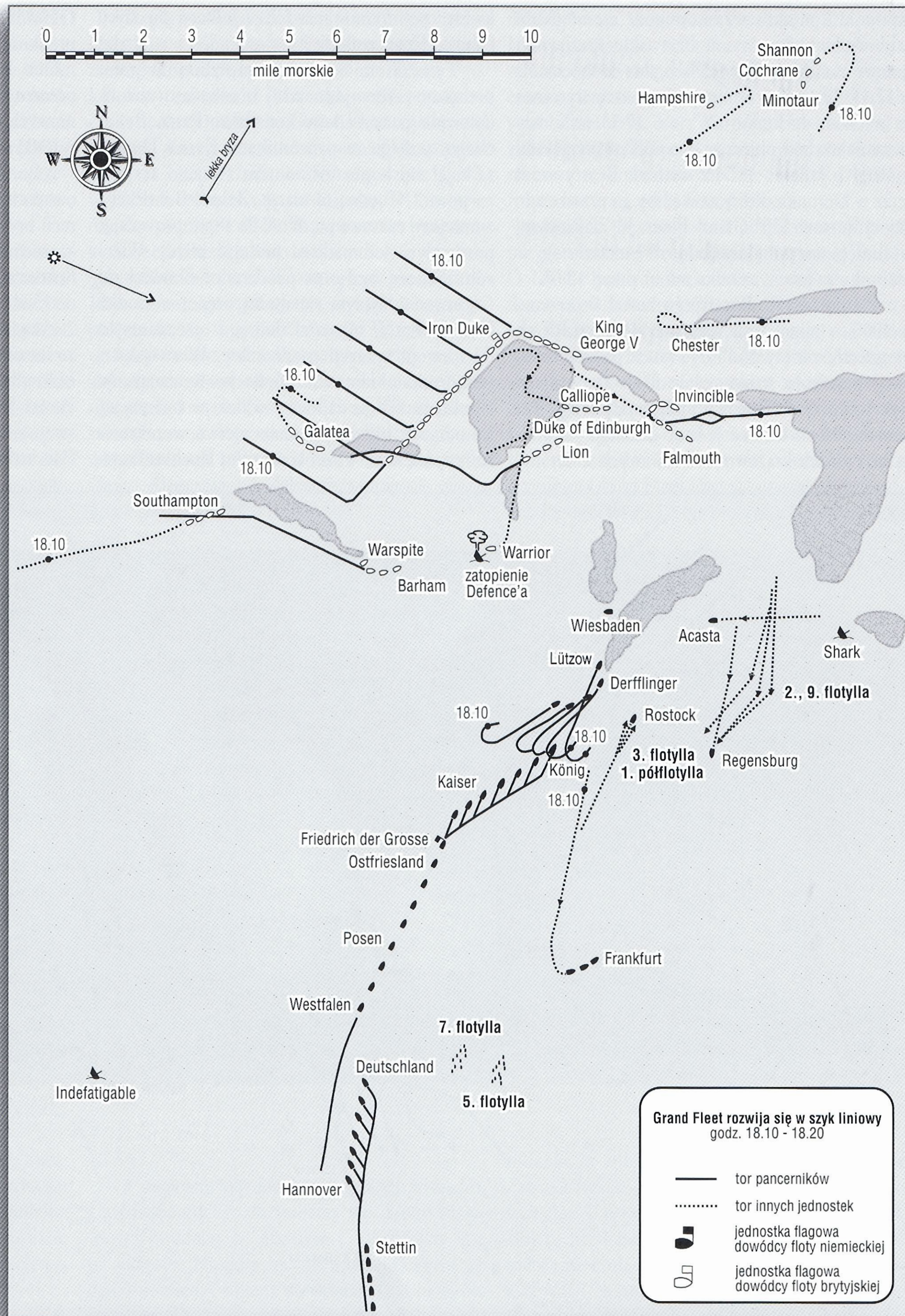


1. grupa rozpoznawcza kontradm. Hippera toczyła w tym czasie walkę z krążownikami liniowymi Beatty'ego, idąc – tak jak one – coraz bardziej wschodnim kursem. O 17.56 okręty Hippera były już na kursie 77°. Cztery minuty później nadszedł z krążownika lekkiego *Frankfurt* meldunek od kontradm. Bödickera, dowodzącego 2. grupą rozpoznawczą, znajdującą się na północnym wschodzie. Mówił on o walce z lekkimi siłami brytyjskimi i o pojawieniu się trzech czy czterech brytyjskich okrętów liniowych. Mimo iż były to faktycznie krążowniki liniowe Hooda, meldunek ten powinien był dać Hipperowi i Scheerowi wyraźny sygnał, że z północy nadchodzą brytyjskie posiłki. Po jego otrzymaniu Hipper zawrócił o 18.05 piątkę swoich krążowników liniowych i podążył na południe, aby połączyć się ze swoimi siłami głównymi, których czoło (pancernik *König*) oddalone było o sześć mil. Do momentu zawrócenia z okrętów niemieckich nie było widać ani krążowników liniowych Hooda, ani też Grand Fleet, zasłoniętej nieco przez jednostki Beatty'ego. Jednak po przebyciu około dwóch mil Hipper ponownie skręcił i skierował swoje okręty na północ. Dwie największe w historii formacje nieprzyjacielskich okrętów liniowych dzieliło od siebie zaledwie około ośmiu – dziewięciu mil i nic już nie mogło zapobiec ich starciu się ze sobą.

* * *

Kontradm. Horace Lambert Hood, trzeci syn czwartego wicehrabiego Hooda, o nazwisku wsławionym w historii Wielkiej Brytanii przez trzech admirałów, miał zawsze opinię oficera, który dzięki swym zaletom wzniesie się na najwyższe stanowiska we flocie. Arystokratyczne pochodzenie nie było w jego przypadku żadnym obciążeniem

– uchodził za człowieka skromnego, energicznego, a przede wszystkim samodzielnego w podejmowaniu decyzji. Zwiększenie tuż po 15.00 prędkości i zmiana kursu w kierunku toczącej się między krążownikami liniowymi bitwy wydaje mu najlepszą ocenę, gdyż – jak z dotychczasowego przebiegu bitwy wynika – podejmowanie samodzielnych, nie popartych rozkazem przełożonego decyzji nie było silną stroną ówczesnych brytyjskich dowódców. 46-letni Hood miał za sobą bogatą karierę w Royal Navy, w której odznaczył się jednocześnie i rozwagą, i bohaterstwem. Pierwsze jego poważne doświadczenie przyszło 15 marca 1889 roku, kiedy to będąc młodym oficerem na fregacie *Calliope*, stojącej w porcie Apia na archipelagu Samoa, przeżył jeden z największych huraganów w historii. Huragan ten wyrzucił na brzeg i zniszczył trzy amerykańskie i trzy niemieckie okręty, zebrane tam w efekcie międzynarodowego zatargu co do praw do wysp[6]. Tylko okręt brytyjski uszedł wtedy katastrofie dzięki odważnej decyzji jego dowódcy, który wyprowadził go na pełne morze. Później, w latach 1897–98, dowodził u boku Beatty'ego kanonierką na Nilu, gdzie za swe zasługi doczekał się stopnia Commandera. Od tego czasu też datowała się jego przyjaźń z Davidem Beattym. W 1904 roku w Somalii odniósł ranę w walce i uhonorowany został Distinguished Service Order. Stopień admiralski otrzymał w 1913 roku i prawie natychmiast został sekretarzem morskim pierwszego lorda admiralicji – Winstona Churchilla, zastępując na tym stanowisku Davida Beatty'ego, który objął dowództwo krążowników liniowych. Horace Hood, zapewne ze względu na swe arystokratyczne pochodzenie, nie miał zbyt wielkiego poparcia lorda Fishera, ani nawet samego Churchilla. Stąd też zapewne niezbyt eksponowane stanowisko dowódcy tzw. Dover Patrol (czyli grupy starych niszczycieli), jakie Hoodowi przypadło po wybuchu wojny.



Admiralicja (czytaj – Fisher) usunęła go wkrótce nawet stamtąd, przenosząc do Queenstown, gdzie dowodził kilkoma starymi krążownikami patrolującymi północny Atlantyk. Hood czuł się ofiarą uprzedzeń i zwrócił się do Beatty'ego o wsparcie. Szczęściem dla niego zarówno Fisher, jak i Churchill znikli z Admiralicji wiosną 1915 roku po fiasku kampanii dardanelskiej. Dzięki temu Beatty zdołał uzyskać dla Hooda stanowisko dowódcy 3. eskadry krążowników liniowych, które wakowało od czasu utworzenia Floty Krążowników Liniowych w lutym 1915 roku. Kontradmirał objął je, przybywając na pokład *Invincible'a* 27 maja 1915 roku, niemalże dokładnie rok przed bitwą jutlandzką.

Rok, który nastąpił był dla kontradm. Hooda, a także dla jego załóg okresem spędzonym na wiecznych ćwiczeniach, bezowocnych patrolach i nieustannym oczekiwaniu w Rosyth na jakąkolwiek akcję bojową. Jak już wspomniano, nieliczne strzelania artyleryjskie, wstrzymywane zarówno brakiem odpowiednio bezpiecznego miejsca na wschodnim wybrzeżu Wielkiej Brytanii, jak i niewielką ilością ćwiczebnych pocisków, w jakie wyekwipowano krążowniki liniowe, były przyczyną bardzo słabego wyszkolenia artylerzystów na okrętach Beatty'ego. Trudno się temu dziwić, jeśli w przypadku *Invincible'a* w okresie od maja 1915 roku do maja roku następnego okręt ten miał okazję użyć swej artylerii na ćwiczeniach tylko czterokrotnie, każdorazowo oddając jedynie cztery strzały na działo. W żadnym przypadku odległość od celu nie była większa niż 11 000 m. Dla *Invincible'a* sytuacja była o tyle jeszcze gorsza, że okręt ten został próbnie wyposażony w elektryczne mechanizmy obracające wieże i poruszające podajniki. Pozostałe dwa okręty tej klasy – *Inflexible* i *Indomitable* – otrzymały tradycyjne mechanizmy hydrauliczne. Rozwiązanie przyjęte na *Invincible'u* okazało się totalnym fiaskiem – cały system obracania wież psuł się prawie natychmiast po każdej próbie jego uruchomienia. I chociaż producenci wadliwych urządzeń zobowiązali się do ich wymiany na hydrauliczne, prace te zdołano ukończyć dopiero wiosną 1914 roku. Do tego momentu, a więc przez pięć lat(!), krążownik liniowy *Invincible* był niemalże bezbronny – z jego dział artylerii głównej zdołano oddać zaledwie kilka strzałów.

W tych warunkach nie dziwi decyzja Beatty'ego, który 22 maja 1916 roku odesłał całą

[6] Historia ta była opisana w numerze 4/2002 magazynu „Morza, Statki i Okręty".


Dowódca 3. eskadry krążowników liniowych kontrad. Horace L. A. Hood.

3. eskadrę krążowników liniowych na dziewięć dni do Scapa Flow, gdzie z dala od U-bootów mogła ona spokojnie nabierać artyleryjskiej wprawy. Osiem dni, jakie trójka krążowników liniowych Hooda spędziła na strzelaniach na wodach wokół Orkadów miało bardzo szybko zaowocować w praktyce. Instrukcje, jakie kontradm. Hood otrzymał od Johna Jellicoe tuż przed wyjściem w morze wieczorem 30 maja nakazywały mu utrzymywanie się z prędkością 21 w. około dziesięciu mil przed frontem Grand Fleet.

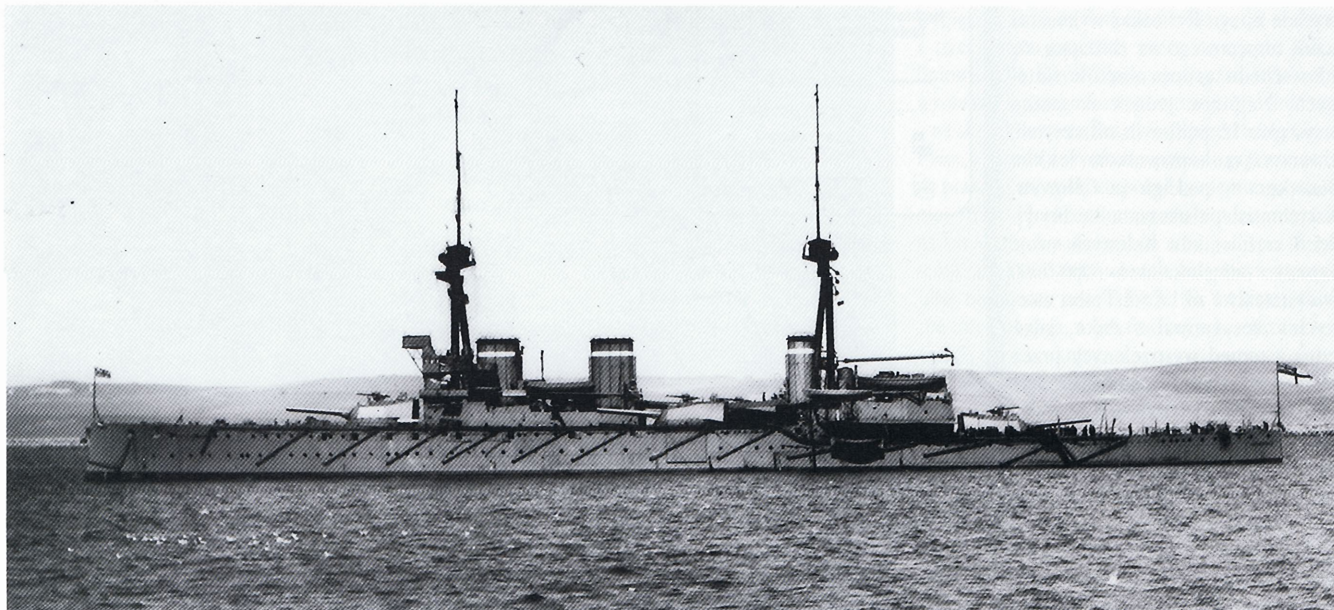
W przypadku nie napotkania przeciwnika krążowniki Hooda miały 31 maja o 14.30 zawrócić i podążyć w umówione miejsce spotkania Grand Fleet z zespołem Beatty'ego. Jako eskortę Jellicoe przydzielił 3. eskadrze krążowniki lekkie *Chester* i *Canterbury* oraz niszczyciele: *Shark*, *Acasta*, *Ophelia* i *Christopher*.

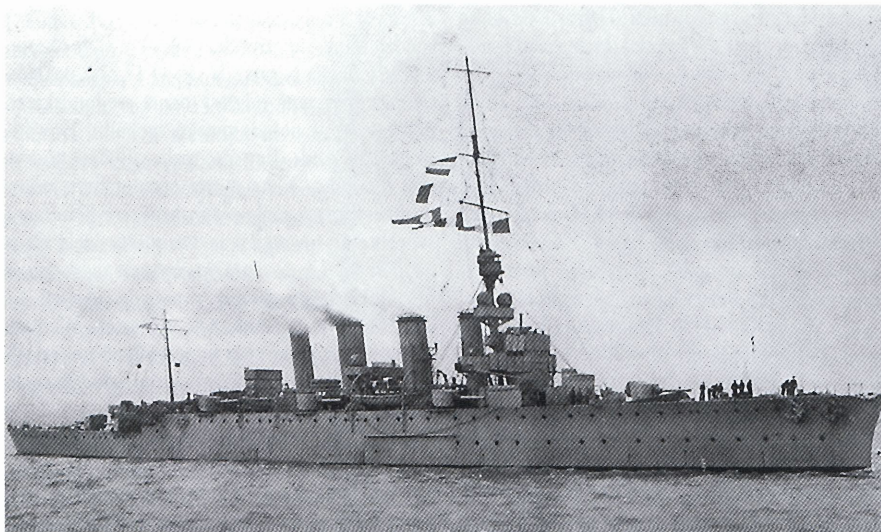
W dniu 31 maja około 14.00 zespół Hooda znajdował się prawie 20 mil przed Grand Fleet – dystans ten wzrósł, gdyż pancerniki brytyjskie zwalniały w czasie rejsu dla dokonania inspekcji kilku napotkanych statków handlowych. Po otrzymaniu sygnału z krążownika *Galatea* i po kilku kolejnych meldunkach świadczących o nawiązaniu przez Beatty'ego walki z niemieckimi okrętami kontradm. Hood zwiększył prędkość do 22 w. i skierował się bardziej na południe, mając na względzie wspomożenie własnych sił i ewentualne przecięcie drogi niemieckim okrętom próbującym ujść na Bałtyk przez Sund. O 15.18 na okrętach 3. eskadry ogłoszono alarm bojowy. Zespół szedł tą prędkością aż do 16.00, kiedy to po przechwyceniu meldunku Beatty'ego o boju z niemieckimi krążownikami liniowymi kontradm. Hood kazał zwiększyć prędkość do 24 w., a w dwie minuty później zmienić kurs na bardziej południowy – 146°. Mimo tego w dalszym ciągu kierunek ten nie prowadził wprost ku toczącej się około 50 mil na południowy zachód bitwie. Niestety Beatty nie podał swojej pozycji, nawet na wyraźne zapytanie ze strony 3. eskadry, które zostało wysłane w eter tuż przed godziną 17.00. Dowódca tej samotnej grupy okrętów musiał więc opierać się na domysłach i własnych przeczuciach, chcąc wykonać rozkaz admirała Jellicoe, który tuż po 16.00 polecił wreszcie 3. eskadrze podążyć prosto na miejsce toczącej się bitwy. Szczęściem dla floty angielskiej kontradm. Hood starał się to czynić już od dobrej godziny... O 16.50 Hood zmienił kurs o kolejne 11 stopni na południe. W tym czasie zespół Beatty'ego był już po zwrocie i pełną prędkością odchodził na północ. Kursy obu formacji, a tak że idących między nimi krążowników liniowych Hippera nie były w żaden sposób zbieżne i bez dodatkowej informacji o położeniu Beatty'ego lub bez łutu szczęścia kontradm. Hood ze swoim zespołem rozminąłby się z walczącymi ze sobą okrętami niemieckimi i brytyjskimi.

O godzinie 17.30, nie mając żadnej informacji od Beatty'ego (odległego w tym momencie o około 20 mil na południowy zachód), Hood nadal podążał kursem 157° i z prędkością 25 w. Krążowniki liniowe miały przy sobie czwórkę niszczycieli jako osłonę przeciwpodwodną. Krążownik lekki *Canterbury* płynął około sześciu mil na lewo przed dziobem *Invincible'a*, *Chester* zaś utrzymywał pozycję cztery do pięciu mil na prawo, będąc lekko za rufą krążowników liniowych. Widoczność z prawej strony zespołu, a więc z tej, z której spodziewano się napotkać jakiekolwiek okręty, z każdą chwilą pogarszała się. O 17.27 z pokładu *Chestera* usłyszano odgłosy ognia artyleryjskiego dobiegające z południowego zachodu. Dowódca okrętu, kmdr. Lawson, rozkazał obrać kurs w tym kierunku. Kilka minut później Brytyjczycy dostrzegli przez mgłę niewyraźną, trzykominową sylwetkę krążownika oraz dwa niszczyciele idące na północ. *Chester*, nie mając pewności, czyje to okręty, także skręcił w prawo i ustawił się lewą burtą do tajemniczych jednostek. Wkrótce ukazały się kolejne dwa krążowniki. Nim jednak dokonano identyfikacji, sytuacja niespodziewanie wyjaśniła się sama. O 17.38 wszystkie widoczne po lewej burcie okręty otworzyły ogień. Krążowniki 2. grupy rozpoznawczej kontradm. Bödickera, idąc kilka mil przed dziobem zespołu Hippera, miały bowiem dużo lepszą widoczność w stronę wschodnią co nie pozostawiało wątpliwości co do tożsamości brytyjskiego krążownika. *Chester* natychmiast wykonał zwrot na wschód, uciekając pod osłonę krążowników liniowych, ale sytuacja brytyjskiego okrętu i tak stała się bardzo trudna. Strzelały do niego cztery krążowniki niemieckie oraz kilka niszczycieli, a dystans wynosił zaledwie 6000 m. *Chester* wykonywał gwałtowne zwroty, by utrudnić Niemcom celowanie, lecz mimo to w ciągu kilkunastu minut został trafiony 17 razy pociskami 150 mm, głównie w kadłub i nadbudówki. Krążownik stracił trzy działa 140 mm oraz kilkadziesiąt osób załogi. Na szczęście pociski wystrzeliwane z dość niewielkiego dystansu nie wchodziły w głąb kadłuba i urządzenia napędowe okrętu pozostały nietknięte. Rozwijając 28 w., *Chester* zdołał oderwać się od niemieckich krążowników, po czym natknął się po drodze na *Invincible'a* i pozostałe krążowniki liniowe, które o 17.38 zmieniły kurs na 313°, by podążyć w kierunku, z którego zgłoszono pojawienie się nieznanych okrętów. I tak w ciągu kilku minut role się odwróciły – ścigające *Chestera* krążowniki 2. grupy rozpoznawczej znalazły się pułapce, mając przeciw sobie trzy potężne okręty liniowe.

Gdy o 17.55 3. eskadra otworzyła ogień do Niemców, strzelając z odległości 9500 m, krążowniki

Krążownik liniowy HMS *Invincible*.



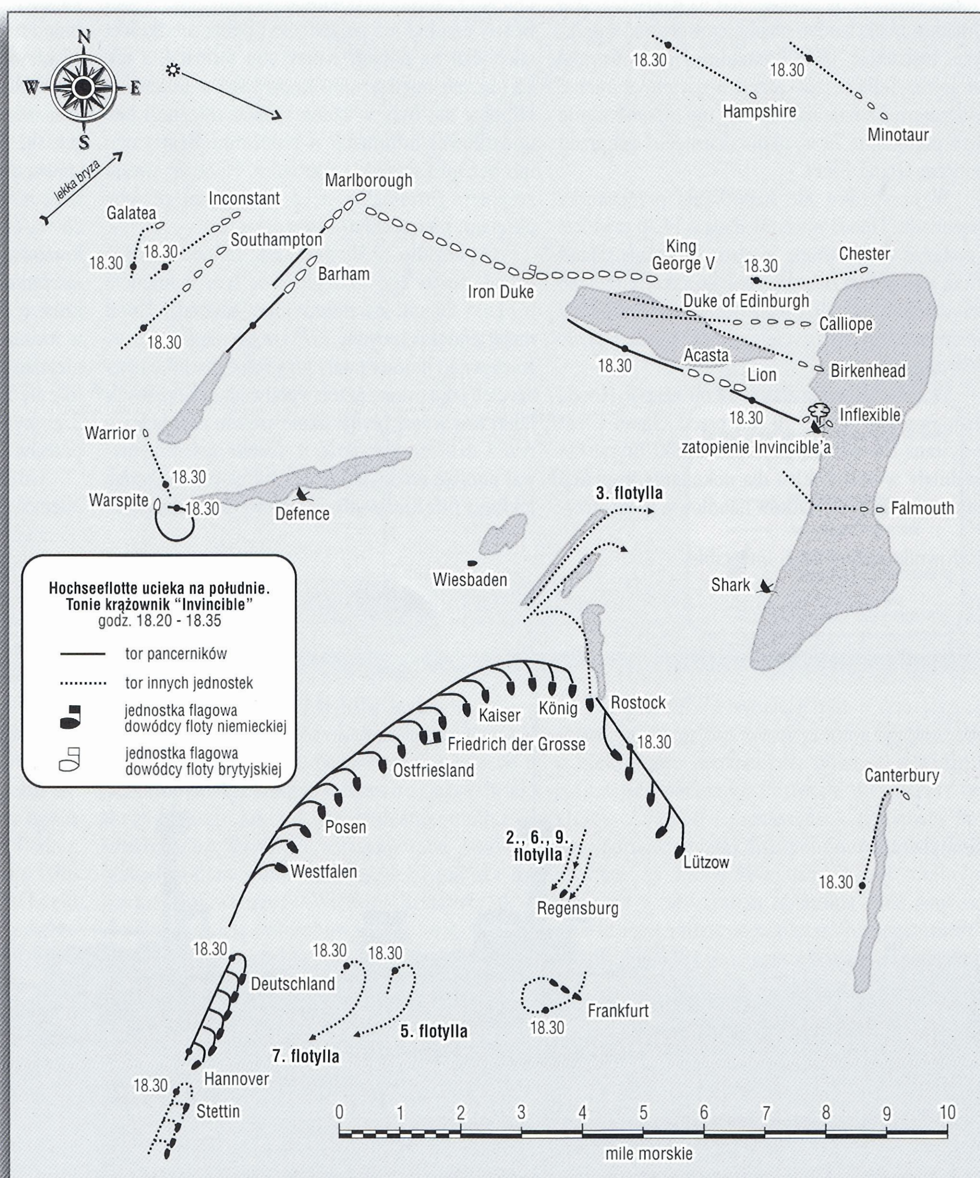


Krążownik lekki *Chester* (typ *Birkenhead*) przydzielony do zadań łącznikowych 3. eskadrze krążowników liniowych.

Bödickera natychmiast zawróciły, lecz *Wiesbaden* został już trafiony w maszynownię i okręt zatrzymał się nieruchomo. Pozostałe krążowniki postawiły zasłonę dymną i zaczęły uciekać na zachód, a *Frankfurt* i *Elbing* wystrzeliły po jednej (niecelnej) torpedzie. Pillau „dostał" pociskiem 305 mm w kadłub na wysokości kabiny nawigacyjnej. Wybuch zniszczył część przewodów kominowych i prędkość okrętu musiała zostać zredukowana do 24 w. O 18.00 niemieckie okręty znikły Brytyjczykom z oczu, kryjąc się za zasłoną dymną i mgłą. Całe to spotkanie trwało jedynie pięć minut, podczas których krążowniki Hooda zdołały uzyskać trzy trafienia.

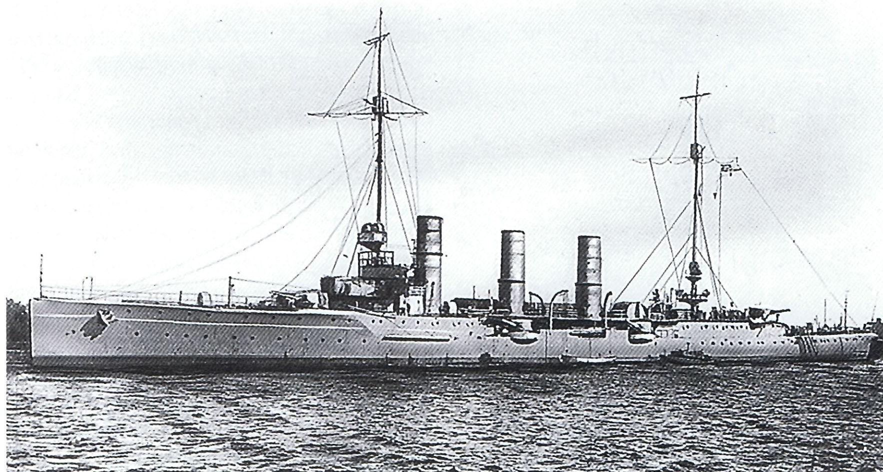
Po przejściu przez niemiecką zasłonę dymną z pomostu *Invincible'a* dostrzeżono idące na północ krążowniki liniowe Hippera. Hipper nie widział dokładnie brytyjskich krążowników liniowych, po dobnie zresztą jak kontradm. Bödicker, który zasygnalizował napotkanie większej grupy brytyjskich pancerników. Zespół Hippera zawrócił, by zbliżyć się do własnych pancerników, a osłaniające go niszczyciele otrzymały rozkaz wykonania ataku torpedowego na zbliżającą się od wschodu grupę okrętów liniowych. Najpierw jednak do ataku przystąpiła 12. półflotylla niszczycieli, towarzysząca krążownikom lekkim Bödickera w pościgu za *Chesterem*. Natychmiast po ukazaniu się brytyjskich krążowników liniowych swoje torpedy z odległości około 6000–7000 m wystrzeliły *V 69* i *S 50*. Trzeci niszczyciel zrezygnował z ataku, gdyż jedna z torped wystrzelonych przez poprzedników zaczęła zataczać koło i niebezpiecznie zbliżać się do niemieckich jednostek. Na dodatek ukazały się kolejne dwa ślady biegnących torped, tym razem brytyjskich. Pochodziły one z towarzyszącego 3. eskadrze krążowników niszczyciela *Shark*. Pozostałe dwa okręty 12. półflotylli, czyli *V 45* oraz *G 37*, wystrzeliły zale-dwie po jednej torpedzie, przy czym tylko jedną w kierunku krążowników liniowych. Oba niemieckie niszczyciele tuż przed wykonaniem strzału wdały się w pojedynek artyleryjski z kontratakującą czwórką niszczycieli brytyjskich.

Za odchodzącą z pola walki 12. półflotyllą pojawiła się 9. flotylla atakująca z rozkazu Hippera. Jej atak powiódł się tylko częściowo, gdyż wycofujące się niszczyciele pierwszej fali natarcia zasłaniały kolejnym pole widzenia. Dlatego też okręty 9. flotylli zdołały wystrzelić w kierunku krążowników liniowych tylko cztery torpedy. Na okrętach Hooda najprawdopodobniej nawet nie dostrzeżono tego ataku torpedowego. Tuż po przerwaniu ognia do niemieckich krążowników lekkich trójka brytyjskich krążowników liniowych skierowała się na północny zachód (kurs 259°), by trzy minuty później ponownie podążyć na zachód (kurs 270°). W tym samym czasie na pomost *Invincible'a* dotarł długo oczekiwany meldunek od Beatty'ego, podający pozycję (niestety błędną) oraz kurs i prędkość floty krążowników liniowych. Na szczęście o 18.12 3. eskadra mogła wreszcie zobaczyć daleko przed dziobem *Invincible'a* zespół Beatty'ego. W tym czasie do krążowników Hooda zaczęły docierać torpedy wystrzelone przez niemieckie niszczyciele. Uchylający się przed jedną z nich *Invincible* znalazł się w gwałtownym zwrocie na prawą burtę, gdy jego ster zablokował się w skrajnym wychyleniu. Zataczający koło krążownik został zmuszony do zatrzymania się i wypuszczenia olbrzymich ilości nadmiaru pary, która na chwilę

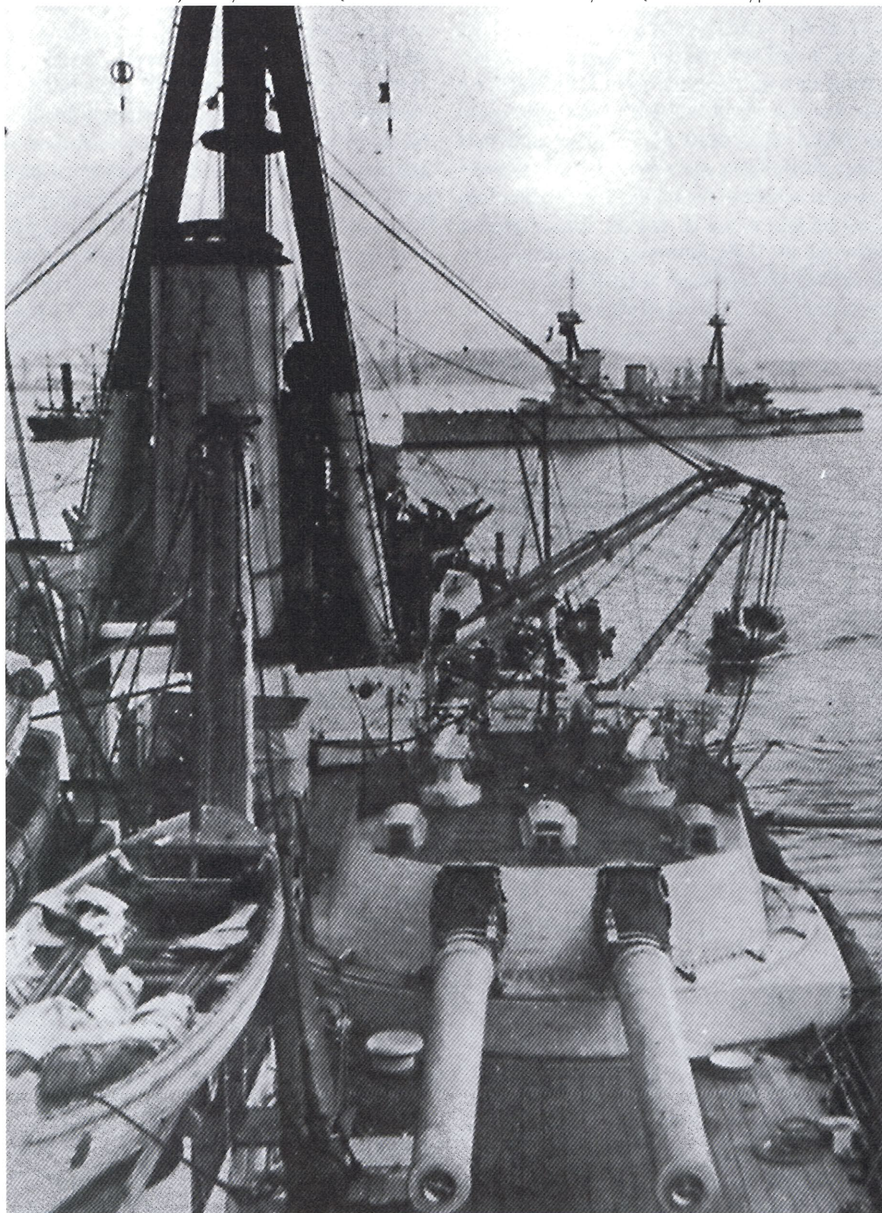


spowiła okręt. Pracę steru szybko przywrócono do normy i eskadra, która na kilka minut „rozbiegła" się w unikach przed niemieckimi torpedami, mogła sformować się na nowo. O 18.17 kontradm. Hood wykonał zwrot w prawo, by ustawić się około 3000 m przed dziobem idących kursem 077° okrętów liniowych Beatty'ego.

Za znikającymi z akwenu bitwy krążownikami liniowymi pozostała czwórka niszczycieli, która stoczyła nierówny artyleryjski bój z falami atakujących niemieckich niszczycieli oraz z prowadzącym je krążownikiem lekkim *Regensburg*. Przewaga niemiecka wynosiła... 30 jednostek plus krążownik wobec czterech niszczycieli brytyjskich i jednego krążownika, jednakże okręty niemieckie angażowały się w walkę kolejno, wzajemnie sobie przeszkadzając i wchodząc w linię strzału. Stąd też, gdyby nie fatalne trafienie na niszczycielu *Shark*, które przecięło przewody paliwowe oraz uszkodziło maszynę sterową, okręty brytyjskie zdołałyby się wycofać bez strat. Propozycja wzięcia okrętu na hol przez niszczyciel *Acasta*, który zatrzymał się mimo ostrzału niemieckiego u jego burty (!), została odrzucona i pozostała trójka jednostek brytyjskich z jednym tylko trafieniem na krążowniku *Canterbury* podążyła za krążownikami liniowymi kontradm. Hooda.


Krążownik lekki *Elbing*.

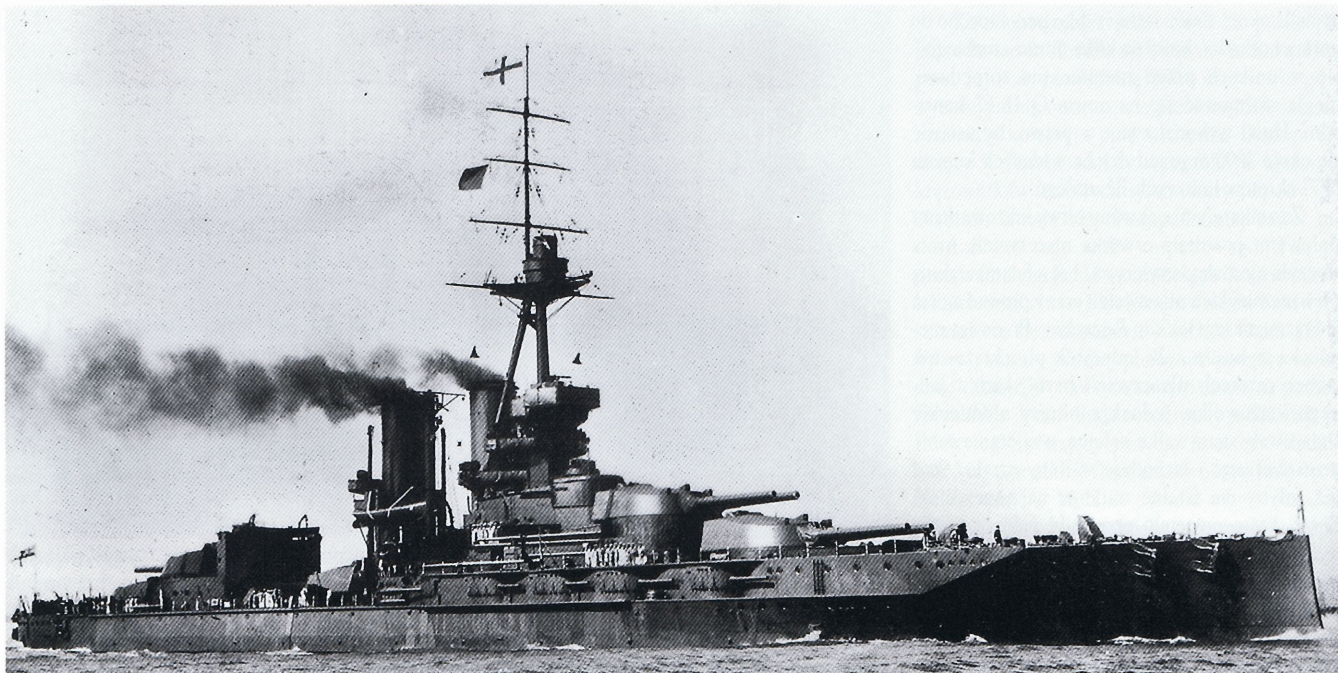
Shark natomiast stał się celem zmasowanego ognia kilkunastu jednostek, które masakrowały okręt i jego nadbudówki. Brytyjski niszczyciel próbował się ostrzeliwać z dwóch pozostałych dział i mimo ognia ze strony kolejno przepływających obok okrętów niemieckich, lekko podtopiony na dziobie, utrzymywał się na wodzie. W tej pozycji okręt ten miał brać udział w bitwie jeszcze przez godzinę.

Widok lewoburtowej wieży na śródokręciu *Indomitable'a*. W tle inny z krążowników typu Invincible.


* * *

Faza bitwy jutlandzkiej, którą nazwano „marszem na północ", a która była w rzeczywistości próbą wciągnięcia niemieckiej floty w dobrze zaplanowaną przez Royal Navy pułapkę, przyniosła flocie brytyjskiej odzyskanie przewagi nad Niemcami, odnoszącymi do tej pory faktyczne i taktyczne sukcesy. Zręczne manewrowanie pozostałych na wodzie krążowników liniowych Beatty'ego, połączone z zamierzoną, acz nieco chaotyczna akcją 3. eskadry krążowników liniowych kontradm. Hooda, doprowadziło flotę niemiecką do bardzo niebezpiecznej dla niej sytuacji wobec mającej przewagę ognia Royal Navy. 1. grupa rozpoznawcza i podążająca za nią Hochseeflotte płynęły wprost na czoło nadchodzącej z północnego wschodu Grand Fleet. Lewe skrzydło okrętów niemieckich było zablokowane czterema krążownikami liniowymi Beatty'ego oraz czterema pancernikami Evana-Thomasa, które na dodatek mocno pokiereszowały niemieckie krążowniki liniowe. Od prawej strony niespodziewanie (zaskoczenie było po obu stronach) pojawiły się krążowniki liniowe Hooda i wyglądało na to, że flota niemiecka pędzi w akwen z trzech stron otoczony przez brytyjskie okręty liniowe. Dla Royal Navy nie można było sobie wyobrazić lepszego rozwoju sytuacji. Nie dość tego – na skutek wyjścia Beatty'ego przed czoło Grand Fleet, a przede wszystkim z powodu pojawienia się na prawym skrzydle zespołu Hooda uwaga przedniej straży Hochseeflotte została odciągnięta od nadchodzących pancerników adm. Jellicoe. Dzięki temu, a także dzięki warunkom atmosferycznym obaj niemieccy admirałowie do ostatniej chwili nie mieli pojęcia, w jak trudnej sytuacji za chwilę znajdą się ich okręty.

Nie wiadomo jednak, dlaczego tak ostrożni we wszystkich poprzednich starciach z Royal Navy dowódcy niemieccy nie zwrócili uwagi na wiele znaków wskazujących na to, że okręty brytyjskie mają jakiś cel w swej akcji...



Flagowy okręt adm. Jellicoe – HMS *Iron Duke*.

STARCIE FLOT

Mimo doskonale rozwijającej się sytuacji taktycznej w trwającej już od ponad dwóch godzin bitwie, sytuacja brytyjskiego dowódcy, admirała Johna Jellicoe była nie do pozazdroszczenia. Meldunek z krążownika pancernego *Black Prince* otrzymany tuż po 17.30 informował o napotkaniu przedniej straży zespołu Beatty'ego. Ta z pozoru dobra wiadomość niosła dla Jellicoe zapowiedź konieczności szybkiego podjęcia decyzji, która mogła zadecydować o dalszych losach bitwy. Decyzją tą był sposób i kierunek rozwinięcia się Grand Fleet z szyku marszowego w szyk liniowy. Nie była to sprawa prosta, ponieważ chodziło o sprawną zmianę formacji 24 wielkich jednostek płynących w sześciu rzędach po cztery okręty w jedną linię długości około 11 mil (20 km). Wszystko miało odbywać się na pełnej prędkości, przy niezbyt dobrej widoczności i prawdopodobieństwie ostrzału ze strony przeciwnika. Aby uniknąć tego ostatniego, przyjętą w rozkazach bojowych praktyką było rozwinięcie szyku liniowego jeszcze przed otwarciem ognia. Prócz sprawnego i bezkolizyjnego przeprowadzenia manewru rozwinięcia (co było do znudzenia ćwiczone w czasach pokoju) niezwykle ważny był też jego kierunek, a więc czy pancerniki będą ustawiać się w linii na lewą, czy też na prawą burtę. Idealne wstrzelenie w kierunek zwrotu mogło ustawić wchodzącą do walki flotę w pozycji T-crossing (ang. stawianie poprzeczki nad literą T), a więc w sytuacji, kiedy ma się przeciwnika idącego dziobem wobec własnych okrętów, które są ustawione do niego pełną burtą. Taka pozycja była pragnieniem wszystkich admirałów, bowiem pozwalała na użycie pełnej salwy burtowej wobec nieprzyjaciela ograniczonego do artylerii dziobowej, a także dawała większą swobodę manewrową. Jednak przyjęcie niewłaściwego kierunku rozwinięcia mogło spowodować, iż wchodząca do walki formacja rozminie się z przeciwnikiem albo sama ustawi się w pozycji podstawy litery T, dając z miejsca przewagę artyleryjską wrogowi. Dodatkowe niebezpieczeństwo stanowiło rozpoczęcie manewru już pod ostrzałem nieprzyjaciela. Okręty formowały linię, kolejno zmieniając kurs, co pozwalałoby przeciwnikowi wstrzelić się w punkt zwrotu, przez który musiały przejść wszystkie pancerniki...

Trudność, jaką miał do pokonania Jellicoe była jeszcze większa, bowiem zwrot, który zamierzał wykonać był nieco bardziej skomplikowany. Łączył przejście z szyku marszowego w szyk torowy z jednoczesnym przyjęciem kursu bojowego, a więc takiego, który całą uszeregowaną w jedną linię flotę ustawi pełną burtą do floty nieprzyjaciela. Manewr ten został wymyślony w Channel Fleet w latach 1903–1907 i przyjęty przez Royal Navy za obowiązujący na czas wojny. Na przykładzie Grand Fleet można to wyjaśnić w następujący sposób. Głównodowodzący określał skrzydło zespołu, przez które zwrot miał być wykonany. W momencie wydania rozkazu do chwili wykonania manewru dywizjon skrzydłowy, który miał stać się po rozwinięciu dywizjonem prowadzącym obierał kurs, jaki wedle rozeznania admirała miał całą flotę ustawić w jak najlepszej wobec przeciwnika pozycji. Pozostałe pięć dywizjonów wykonywało kolejno zwrot o 90° ku wyznaczonemu skrzydłu i po osiągnięciu punktu, w jakim początkowo znajdował się dywizjon skrzydłowy, wszystkie ustawione już w linię jednostki jak gigantyczny wąż obierały kurs nadany początkowo dywizjonowi na skrzydle. Dla wykonania tego okręty zbliżały się do siebie na długość kadłuba i przy założonych z góry odstępach między rzędami, wynoszącymi 1,1 mili, wszystkie dywizjony wpasowywały się w szyk liniowy.

Idealne wykonanie manewru rozwinięcia zależało od wiedzy o dokładnej pozycji i kursie przeciwnika. Te fakty były jednak admirałowi Jellicoe nieznane – i takim też pozostały aż do końca, bowiem żaden z jego podwładnych, którzy od ponad dwóch godzin walczyli z okrętami niemieckimi nie raczył przekazać swemu głównodowodzącemu tych danych. Dotyczyło to zarówno wiceadmirała Beatty'ego, jak i kontradmirała Evana-Thomasa, który nawiasem mówiąc był wybitnym ekspertem od sygnalizacji i komunikacji między okrętami uczestniczącymi z ramienia Royal Navy w przesyłaniu pierwszych meldunków radiowych przez Marconiego. W mniejszym stopniu dotyczyło to kontradmirała Hooda, który sam był po części ofiarą braku informacji i który o nie bezskutecznie się dopytywał. Nie lepiej spisał się też protegowany Jellicoe – komodor Goodenough, którego dzielna akcja sprzed półtorej godziny pozwoliła na ustalenie szyku i składu Hochseeflotte.

Wydawać by się mogło, że straże przednie Grand Fleet, prowadzące bitwę z Niemcami od ponad dwóch i pół godziny, zasypią admirała Jellicoe meldunkami co do ruchów i pozycji jednostek niemieckich. Tymczasem zestawienie informacji, jakie od momentu napotkania floty niemieckiej otrzymał brytyjski głównodowodzący przedstawia się niezwykle skromnie. Przez pierwsze 20 minut po zetknięciu się 2. eskadry krążowników lekkich z Hochseeflotte o godzinie 16.38, Jellicoe otrzymał trzy meldunki od Goodenougha, który podawał własną pozycję, w dodatku błędnie – w rzeczywistości znajdował się 5–7 mil na południowy wschód. *Southampton* podawał także kurs Hochseeflotte (347°) oraz błędną pozycję krążowników liniowych Hippera. O 16.38 pozycję podał także krążownik lekki *Champion*, przodownik 13. flotylli niszczycieli. Pozycja ta również była nieprawdziwa, a na dodatek kurs jednostek niemieckich określono jako północno-wschodni (a był północno-zachodni)... O 16.45 nadszedł meldunek z *Princess Royal*, będącej okrętem przekaźnikowym dla *Liona*. Meldunek odebrano tak zniekształcony, że wiadomości, które odczytano Jellicoe uznał za nieprawdopodobne. Meldunek w rzeczywistości zawierał kurs Hochseeflotte (122°) i błędną pozycję okrętów Beatty'ego.

O 17.00 na *Iron Duke'u* odebrano sygnał z admiralicji – przechwyconą o 16.09 wiadomość od Scheera dla Hippera, podającą pozycję Hochseeflotte, jej kurs i prędkość. Z wyliczeń wynikało, że w danym momencie Hochseeflotte mogła być bardziej na zachód, niż wynikałoby to z raportów otrzymanych z *Southamptona*. Admirał Jellicoe był jednak skłonny bardziej ufać swemu podopiecznemu komodorowi Goodenoughowi. Po tej informacji w kabinie radiowej okrętu flagowego Grand Fleet zaległa cisza. Przez kolejne 40 minut, w czasie których cztery brytyjskie krążowniki liniowe, cztery pancerniki Evana-Thomasa oraz trzy eskadry krążowników lekkich pozostawały w kontakcie z przeciwnikiem żaden z tych okrętów nie poinformował głównodowodzącego o rozwoju sytuacji i o pozycji rywala. Zniecierpliwiony Jellicoe nadał o 17.16 sygnał do *Liona*, podając kurs oraz pozycję Grand Fleet i sądząc, że Beatty odpowie tym samym. Sygnał jednak na *Liona* nie dotarł. Jedynym zespołem brytyjskim, który przez prawie cały czas od spotkania Hochseeflotte do zetknięcia się jej z Grand Fleet pozostawał z nią w kontakcie wzrokowym była 5. eskadra pancerników kontradmirała Evana-Thomasa. I to na nim głównie spoczywał obowiązek informowania na bieżąco o ruchach i pozycji niemieckich sił głównych. Nie wiemy, co spowodowało, że dowódca 5. eskadry dopuścił się tego zaniedbania. Znamiennym jest natomiast fakt, iż wobec uszkodzenia radiostacji na *Barhamie* żaden z pozosta łych okrętów nie został wyznaczony do przekazywania informacji z jednostki flagowej.

Bazując na uznanych za najbardziej wiarygodne meldunkach z *Southamptona*, na *Iron Duke'u* uznano, że Hochseeflotte idzie cały czas raportowaną prędkością (15 w.) i kursem 347°. Oznaczało to, że niemiecka flota liniowa wpłynie dokładnie w sam środek rozwiniętej formacji Grand Fleet, jeśli ta pozostanie na dotychczasowym kursie. Tymczasem, jak wiemy, po 17.00 Hochseeflotte kilkukrotnie zmieniała kurs, idąc dużo bardziej na północny zachód, aniżeli wynikało to z założeń przyjętych na mostku *Iron Duke'a*. Kiedy tuż po 17.30 Jellicoe otrzymał od krążownika pancernego *Black Prince* meldunek o napotkaniu krążowników liniowych Beatty'ego, zaczął się naprawdę niepokoić. W ciągu najbliższych minut miał zadecydować o kierunku rozwinięcia swojej armady i nadal nie był do końca pewien tego, gdzie przebywa przeciwnik. O 17.40 odezwała się wreszcie radiostacja *Southamptona*, podając że Hochseeflotte zmieniła kurs na 325°. Stwarzało to przekonanie, iż niemieckie pancerniki właśnie taki obrały kierunek. Tymczasem szły one nim już od prawie 40 minut, co powodowało, że ich prawdziwa pozycja była zupełnie inna niż wyobrażenia Brytyjczyków. Dziesięć minut później Goodenough zaraportował, iż niemiecka flota skręciła na kurs 347°, co także nie odpowiadało prawdzie.


Najlepszy zwiadowca Grand Fleet – komodor William Goodenough – dowódca eskadry krążowników.

Tymczasem o 17.45 admiralicja przechwyciła kolejny niemiecki meldunek, lokalizujący Hochseeflotte o 16.30 w punkcie położonym dużo bardziej na zachód, niż sądził Jellicoe. Także liczne meldunki od jednostek straży przedniej Grand Fleet mówiły o dostrzeżeniu salw armatnich po stronie, która nie odpowiadała założeniom brytyjskiego admirała. Co gorsza, widoczność w kierunku, z którego nadchodziły okręty niemieckie była coraz gorsza. Nad powierzchnią morza unosiła się mgła, powodująca nagłe spadki widoczności

HMS *Southampton* – flagowy okręt komodora Goodenougha.

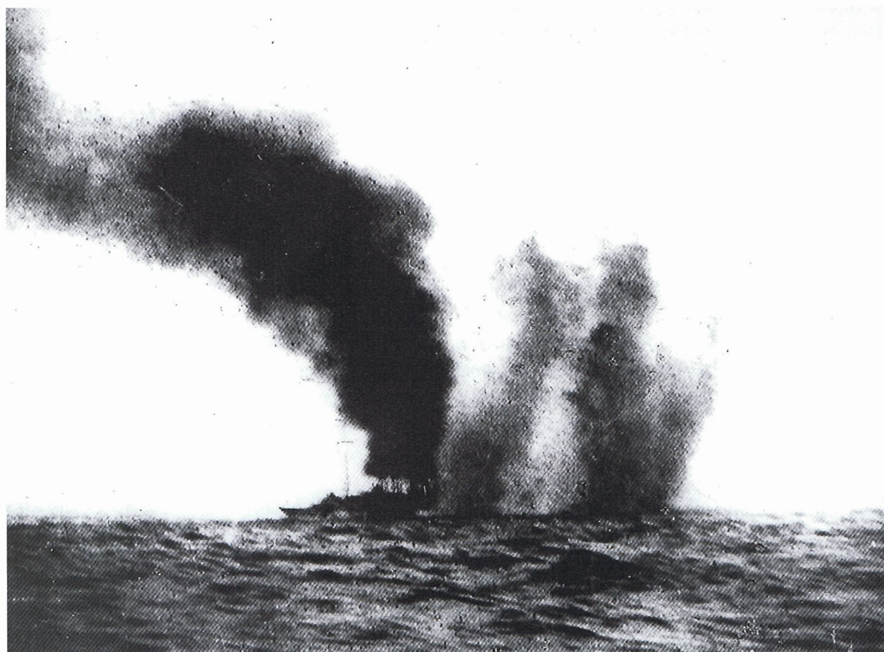


nawet do kilku mil. O 17.55 Jellicoe przekazał reflektorem prośbę o raport o rozwoju sytuacji z *Marlborough* – okrętu flagowego 1. dywizjonu pancerników, znajdującego się na prawym skrzydle Grand Fleet. Pięć minut później pancernik odpowiedział, iż widzi krążowniki liniowe Beatty'ego w namiarze 190° i idące kursem 77°. Oznaczało to, że najprawdopodobniej flota niemiecka nie znajduje się przed czołem Grand Fleet, lecz na jej prawym skrzydle. Minutę później z pokładu *Iron Duke'a* dostrzeżono *Liona*. Na jego mostek szybko przekazano zapytanie o pozycję nieprzyjaciela. Równocześnie Jellicoe nakazał zmienić kurs Grand Fleet na 167°, kierując ją bardziej na zachód, oraz zmniejszyć prędkość do 18 w., aby jednostki mogły uporządkować swe szyki, co było niezmiernie ważne przy zbliżającym się manewrze rozwinięcia do szyku bitewnego. Wkrótce jednak admirał zorientował się, że krążowniki liniowe Beatty'ego, przecinające kurs Grand Fleet w kierunku wschodnim, sugerują rozwinięcie akcji w tym kierunku. Flota niemiecka była zbyt blisko, aby ustawić się do niej czołem przed momentem rozwinięcia. Dlatego też o 18.06 Jellicoe rozkazał skręcić w lewo na kurs 122°. Tymczasem nadeszła odpowiedź od Beatty'ego, podająca jedynie kurs krążowników liniowych Hippera, które co gorsza znikły właśnie we mgle, zawracając w stronę Hochseeflotte. O 18.10 Jellicoe powtórzył swe pytanie do Beatty'ego o pozycję niemieckiej floty liniowej. Cztery minuty później brytyjski admirał otrzymał wreszcie odpowiedź – Hochseeflotte szła kursem 190° i znajdowała się na prawo od czoła Grand Fleet. Wedle danych otrzymanych od Beatty'ego Niemcy znajdowali się jedynie... 5 mil od brytyjskiej floty liniowej (faktycznie – 7 mil), co oznaczało, że jest to ostatni moment na ustawienie się w szyku bitewnym. Kurs zespołu Scheera przecinał kierunek Grand Fleet na wschodzie i w tej sytuacji Jellicoe mógł utworzyć szyk liniowy tylko i wyłącznie na swoje lewe skrzydło. I musiał to zrobić natychmiast, bowiem manewr ten w warunkach pokojowych zajmował aż 20 minut.

O 18.14 na maszcie sygnałowym *Iron Duke'a* zostały powieszone cztery flagi, których kombinacja dla amatora nie znaczyłaby nic. Dosłowne brzmienie rozkazu, jaki John Jellicoe miał zamiar wydać, brzmiało: „Equal speed CL" (Równa prędkość CL). Każdemu sygnaliście Royal Navy rozkaz ten był znany pod nazwą Equal speed Charley London. I każdy sygnalista wiedział, że z momentem opuszczenia tych czterech flag idąca szykiem marszowym Grand Fleet przystąpi do rozwinięcia w szyk bojowy przez lewe skrzydło z kursem docelowym 111°. Minutę później flagi poszły w dół. Grand Fleet wchodziła do akcji, ustawiając się prawą burtą do niemieckich pancerników, których sylwetki zaczynały przecinać pasma leżącej na południu mgły.

O 18.15 pięć z sześciu czołowych jednostek floty brytyjskiej wykonało zwrot o 90° na lewą burtę. Pozostałe jednostki wykonywały ten sam manewr po dotarciu do punktu zwrotu lidera. Szósty okręt – *King George V*, okręt flagowy 1. dywizjonu pancerników, zajmującego lewe skrzydło Grand Fleet – miał do wykonania inne zadanie. Z dotychczasowego kursu 122° schodził o 11 stopni w lewo do kursu 111°. *King George V* miał być teraz przednią jednostką floty brytyjskiej rozwiniętej w szyk liniowy. Wszystkie pozostałe pancerniki obierały kurs 111° po osiągnięciu miejsca, w którym 1. dywizjon dokonał zwrotu. W trakcie tej skomplikowanej operacji między jednostki brytyjskie spadły pierwsze pociski pancerników niemieckich, które poczęły ukazywać się z kierunku południowo-wschodniego. Idący na przedzie Hochseeflotte pancernik *König* znajdował się w tym momencie 7 mil od najbliższej jednostki brytyjskiej – pancernika *Marlborough*. O 18.26, w połowie wykonywania manewru *King George V* zmienił kurs na 88°, chcąc dać miejsce idącej prawie równoległym kursem eskadrze Beatty'ego. Jednocześnie Grand Fleet zmniejszyła prędkość do 14 w., aby krążowniki liniowe mogły zająć pozycję na jej przedzie. Tak gwałtowna zmiana prędkości spowodowała jednak zamieszanie w szykach – brytyjskie pancerniki zaczęły wpływać na siebie, niektóre zaś wychodziły z szyku, by uniknąć zderzenia z poprzednikiem. Prędkość prawie całej formacji spadła na chwilę do zaledwie 8 w. Wkrótce jednak Jellicoe, widząc krążowniki liniowe w bezpiecznej odległości, rozkazał zwiększenie prędkości do 17 w.

Sposób, a w zasadzie kierunek, w jakim admirał Jellicoe rozwinął Grand Fleet stał się po wojnie obiektem ataku frakcji Beatty'ego, która dowodziła, że rozwinięcie się przez prawe skrzydło przyniosłoby lepsze rezultaty. Były to jednak zarzuty bezpodstawne, bowiem jeśli za cokolwiek w tej bitwie można by krytykować Sir Johna, to na pewno nie za sposób, w jaki wprowadził swoje pancerniki do walki. Rozwinięcie przez prawe skrzydło byłoby na pewno lepszym rozwiązaniem – gdyby udało się je dokonać dużo wcześniej. Jak wiemy, to właśnie brak informacji z okrętów Beatty'ego uniemożliwił admirałowi Jellicoe rozeznanie się w sytuacji. O 18.15 było już za późno na manewr rozwinięcia przez prawą burtę – przechodząca w szyk liniowy Grand Fleet znalazłaby się około 4 mil od niemieckich pancerników i byłaby bezpośrednio zagrożona atakiem torpedowym. Co gorsza, na prawym skrzydle Grand Fleet płynęły starsze i słabiej uzbrojone jednostki, które mogły stanowić czoło szyku torowego i prowadzić walkę z najnowszymi niemieckimi okrętami liniowymi.



Pociski niemieckich okrętów liniowych spadające w pobliżu *Birminghama* – krążownika lekkiego 2. eskadry Goodenougha.

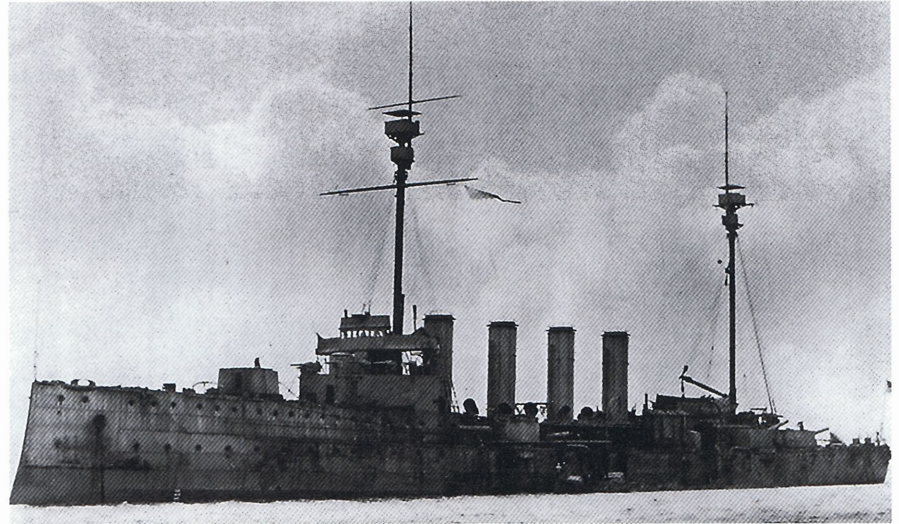
* * *

To, co działo się przez następne 20 minut, a wiec od rozpoczęcia przez Grand Fleet manewru rozwinięcia do zawrócenia Hochseeflotte o 18.35, nie daje się w żaden sposób uporządkować. Z każdego kierunku zbliżały się do siebie cztery zespoły okrętów liniowych, przetykane i poprzedzane przez flotylle niszczycieli i eskadry krążowników lekkich. Od północy płynęła Grand Fleet i krążowniki liniowe Beatty'ego, od wschodu nadchodziła 3. eskadra Hooda, od południa nadciągała Hochseeflotte i krążowniki liniowe Hippera. Z zachodu natomiast wyłoniła się 5. eskadra pancerników Evana-Thomasa. W samym środku utworzonego w ten sposób czworoboku niespodziewanie znalazł się unieruchomiony pociskiem *Invincible'a* niemiecki krążownik lekki *Wiesbaden*, którego załoga z niemałym przerażeniem obserwowała zbliżające się i strzelające z wszystkich stron okręty liniowe. Brytyjczycy nazwali ten fragment bitwy „Windy Corner" („wietrzny zakątek"), chociaż określenie go „piekielnym" bardziej odzwierciedlałoby to, co się w nim działo. Przez 20 minut poszczególne formacje obu walczących stron strzelały praktycznie do wszystkich, przenosząc nieustannie ogień z celu na cel. Do tego doszły chaotyczne manewry poszczególnych formacji, które próbowały dopłynąć do wyznaczonej pozycji oraz wzajemne ataki krążowników i niszczycieli, które ścierały się pomiędzy walczącymi okrętami liniowymi.

1. eskadra krążowników lekkich Alexandra-Sinclaira znalazła się na przykład po prawej burcie Grand Fleet, która pluła ogniem ponad masztami krążowników. Eskadra ta była formalnie przydzielona Beatty'emu, który znajdował się daleko w przedzie i aby go doścignąć czwórka krążowników musiałaby kontynuować swój marsz pod ogniem niemieckich pancerników, zasłaniając jednocześnie widok swoim okrętom. Edwyn Alexander-Sinclair uznał wobec tego, że jego okręty muszą się po pro-

stu usunąć z tej niebezpiecznej pozycji. Niestety, jedyną drogą było przedostanie się na lewą burtę Grand Fleet, co oznaczało manewr przecięcia szyku pancerników, który w normalnych warunkach był niedozwolony. Jednak krążowniki znalazły lukę między poszczególnymi okrętami liniowymi i z pełną prędkością przepłynęły na drugą stronę – powodując dodatkowe zamieszanie i doprowadzając niektóre z pancerników do gwałtownych uników. Tuż po przejściu na bezpieczniejszą stronę *Galatea* została trafiona odłamkiem pocisku w wirnik sztucznego ciągu przewodów kominowych i jej prędkość spadła na jakiś czas do 18 w.

Inną, niestety tragicznie zakończoną akcję wykonał kontradmirał Robert Arbuthnot, dowódca 1. eskadry krążowników, składającej się z czterech dużych, ale słabo opancerzonych krążowników pancernych: *Defence*, *Warrior*, *Duke of Edinburgh* oraz *Black Prince*. Okręty te stanowiły prawoskrzydłową straż przednią Grand Fleet, która jako pierwsza natknęła się na nadchodzący zespół Beatty'ego. Arburthnot skierował je na wschód, starając się zbliżyć do nadciągającej floty liniowej i utrzymując pozycję między jej czołem a idącymi szykiem torowym krążownikami liniowymi. Wkrótce dwa przednie okręty – flagowy *Defence* i *Warrior* – dostrzegły niemiecką 2. grupę rozpoznawczą, która próbowała dogonić krążownik *Chester* z eskorty 3. eskadry krążowników liniowych kontradmirała Hooda. Arburthnot rzucił swe jednostki w „pościg", otwierając o 17.53 ogień do niemieckich krążowników lekkich z odległości około 14 500 m. Oba brytyjskie okręty natknęły się wkrótce na unieruchomionego *Wiesbadena*, oddając do niego z odległości około 8000 m kilka celnych salw z dział 234 mm. Brytyjski dowódca, należący

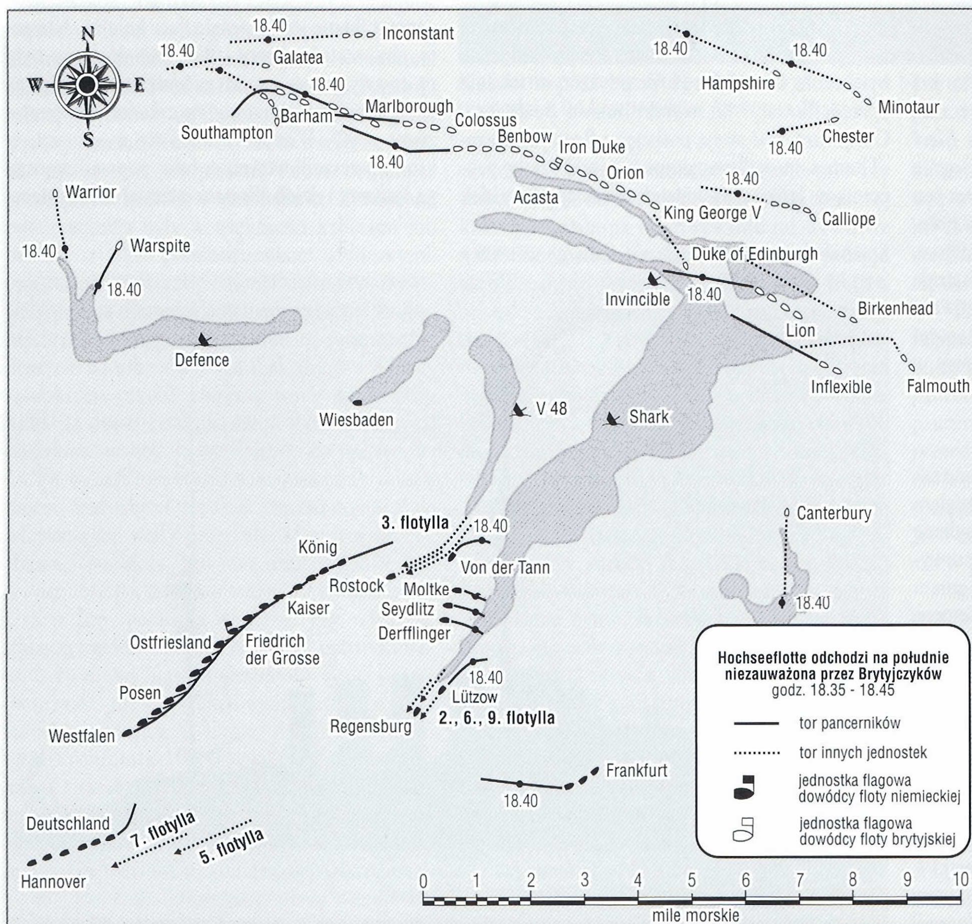


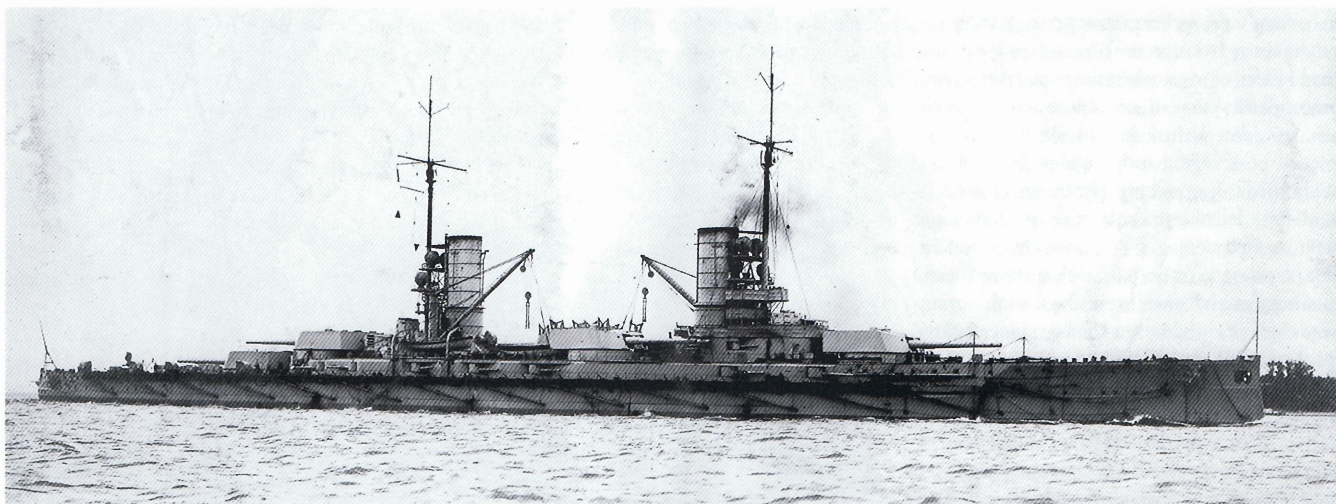
Krążownik pancerny *Warrior* tuż po ukończeniu w 1907 r.

do starego szkockiego klanu, kursem 190° ruszył w stronę niemieckiego okrętu, chcąc dokończyć dzieła zniszczenia. Jedno rzadko ostrzeliwujące działo 150 mm *Wiesbadena* nie znaczyło nic wobec artylerii obu krążowników pancernych składającej się z sześciu dział 234 mm na *Warriorze* i czterech dział 234 mm na *Defence*. Determinacja brytyjskiego admirała i chęć dopadnięcia łatwej zdobyczy była tak wielka, że nie zważał on nawet na fakt, iż na jego drodze znalazły się idące pełną prędkością krążowniki liniowe Beatty'ego. Oba okręty pancerne przecięły z maksymalną szybkością kurs okrętów liniowych – tuż przed dziobem *Liona*, który został zmuszony do gwałtownego zwrotu w lewo. Około godziny 18.15. kontradmirał Arburthnot nie dostrzegł, że znajduje się po stronie, z której nadchodziła niemiecka flota. *Lion*, któremu ku wściekłości Beatty'ego *Defence* przeszedł tuż przed dziobem, miał swoje działa skierowane w kierunku, w którym znajdowały się okręty Arburthnota. Na dodatek działa *Liona* i pozostałych krążowników liniowych nieustannie prowadziły ogień, strzelając tam, dokąd zdążały oba krążowniki pancerne.

Nie wiadomo, dlaczego brytyjski admirał zdecydował się na tak bezsensowną akcję. Miał opinię człowieka twardego i dzielnego, ale bez szczególnych zdolności intelektualnych. Znana była też jego skłonność do bohaterszczyzny. W tym wypadku zaprowadziła go ona do zupełnie niepotrzebnej klęski. Miejsce krążowników pancernych, mimo ich wielkości i stosunkowo silnej artylerii, nie znajdowało się w pobliżu wrogich okrętów liniowych. Ich burty chronił jedynie wąski pas pancerza burtowego o grubości 152 mm, a jedyny pokład ochronny miał aż... 38 mm grubości. W starciu z pancernikami okręty te nie miały większych szans. Jednak nie zważając na nic, obie jednostki parły na południe, nieustannie ostrzeliwując *Wiesbadena*. Nagle w odległości około 6000 m z mgły wyłoniły się niemieckie okręty liniowe 3. eskadry. Ich huraganowy ogień z tak niewielkiej odległości w ciągu kilku minut doprowadził do eksplozji rufowej komory amunicyjnej na *Defence* (o 18.20). Trafiony pociskami kalibru 305 mm z pancerników: *König*, *Grosser Kurfürst*, *Markgraf*, *Kronprinz* i *Kaiser*, a także z krążownika liniowego *Lützow*, *Defence* w jednej chwili został zajęty ogniem, co stało się bezpośrednią przyczyną jego utraty. W ciągu kilkunastu sekund zginęło 903 marynarzy wraz ze swym zbyt odważnym admirałem... Wedle świadków ostatnich chwil krążownika fatalny pocisk trafił okręt w okolice rufowej wieży 234 mm, po czym eksplozja „wędrowała" wzdłuż kadłuba pasażem amunicyjnym ulokowanych wzdłuż burt dział 190 mm, rozrywając kadłub na kawałki.

Ogień niemieckich pancerników przeniósł się wówczas na *Warriora*, któ-





Pancernik *Kaiserin* (typ Kaiser).

ry na szczęście zdążył postawić zasłonę dymną, po czym zawrócił i wycofał się na zachód. Mimo tego brytyjski krążownik został trafiony 15 ciężkimi pociskami niemieckimi. Co prawda, zarówno siłownia okrętu, jak i jego artyleria w cudowny sposób pozostały nienaruszone, lecz wnętrze kadłuba krążownika było w znacznym stopniu zniszczone. Okręt miał też 75 zabitych. Szczególnie dotkliwe w skutkach okazało się trafienie pociskiem 305 mm w linię wodną w okolicy maszynowni. Wybuchł on wewnątrz kadłuba, co doprowadziło do zalania obu maszynowni. Pozostałe pociski także przyczyniły się do zniszczeń wewnątrz kadłuba krążownika. I chociaż pozornie nietknięty zdołał uciec przed ostrzałem niemieckich pancerników, to ostatecznie nie uniknął zatopienia następnego dnia po bitwie, kiedy to pogorszyła się pogoda.

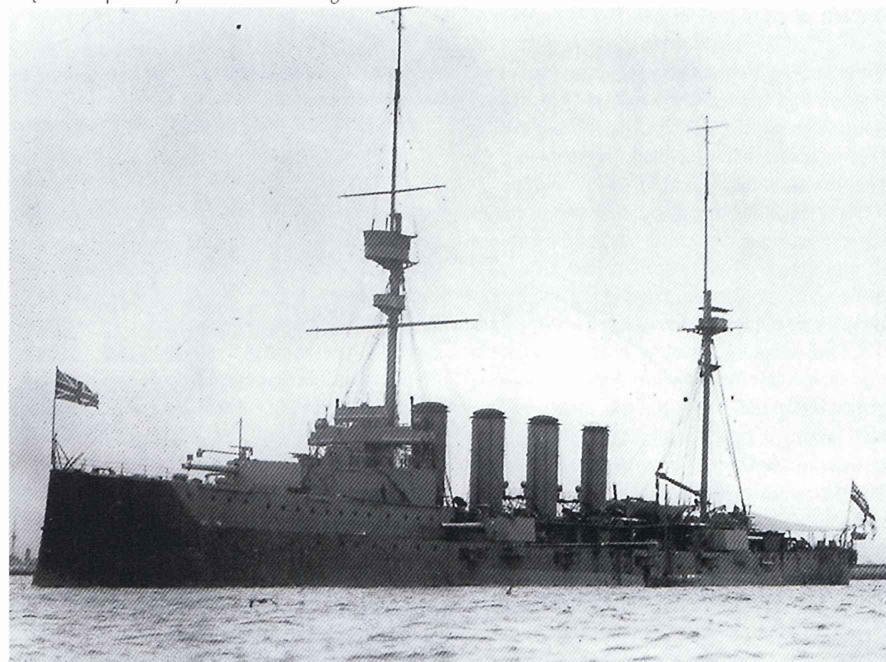
Szczęściem dla pozostałych dwóch jednostek 2. eskadry krążowników dowódca *Duke of Edinburgh* nie zdecydował się na przecięcie szyku krą żowników liniowych, pozostając w bezpiecznej odległości od niemieckich pancerników, a *Black Prince* był zbyt daleko na zachód, by w ogóle uczestniczyć w akcji. O godzinie 17.42 okręt ten był po raz ostatni widziany z pokładu *Duke of Edinburgh*, kiedy zwrotem na lewą burtę robił miejsce, nadchodzącej flocie Beatty'ego. Była to ostatnia pewna pozycja tego okrętu i choć jego równie tragiczny jak *Defence* los miał się dopełnić dopiero kilka godzin później, to jego dalsze manewry w bitwie są nieznane.

* * *

Równie dramatyczne, choć nie zakończone tak tragicznym finałem „przygody" stały się udziałem 5. eskadry pancerników, która przez ponad godzinę próbowała nadążyć za krążownikami liniowymi Beatty'ego, będąc nieustannie pod ogniem Hochseeflotte i 1. grupy rozpoznawczej Hippera. Kontradmirał Evan-Thomas, nie mając pojęcia o właściwej pozycji Grand Fleet, kierował się kursem znajdujących się na przedzie krążowników liniowych. Jego eskadra szła kursem 032° aż do 18.06, kiedy to Evan-Thomas skręcił nieco w prawo, by ścinając kolejny tego dnia zwrot, móc zbliżyć się do floty krążowników liniowych. Zaraz po tym manewrze z pokładu *Barhama* dostrzeżono pancernik *Marlborough* oraz pozostałe jednostki 1. eskadry pancerników. Nie widząc z powodu mgły pozostałych eskadr, brytyjski dowódca doszedł do wniosku, że Grand Fleet uformowała już szyk bojowy, prowadzony przez prawoskrzydłowy dywizjon. Rozkazy bojowe admirała Jellicoe ustawiały 5. eskadrę pancerników na przedzie całej formacji Grand Fleet i w sytuacji braku innych rozkazów do przyjęcia takiej pozycji zobowiązany był jej dowódca. W związku z tym *Barham* skręcił w prawo do kursu 116°, szykując się do zajęcia miejsca przed dziobem *Marlborough*, idącego cały czas kursem 122°. W tym samym czasie z pokładów całej czwórki pancerników dostrzeżono wyłaniające się z zamglenia niemieckie okręty liniowe. Wkrótce też zaczęły się pojawiać znajdujące się dalej na północny wschód kolejne eskadry Grand Fleet, cały czas idącej jeszcze szykiem marszowym.

5. eskadra znajdowała się w kłopotliwym położeniu. Z prawej strony nadpływała Hochseeflotte, której pociski zaczęły już padać wokół brytyjskich okrętów. Z lewej strony widoczne było czoło Grand Fleet, przed którym właśnie „przedefilowały" krążowniki liniowe Beatty'ego. Chcąc utrzymać swoją pozycję za Beattym, Evan-Thomas musiałby wpakować się pod dzioby pancerników Jellicoe, na dodatek zasłaniając im widok na okręty niemieckie. Nie znając planów co do rozwinięcia w szyk bojowy, kontradmirał uznał, że lepszym wyjściem z sytuacji będzie wycofanie się na tyły 1. eskadry Grand Fleet. Oznaczało to konieczność wykonania gwałtownego zwrotu o 90° w lewo. Sygnał do jego wykonania został wydany na *Barhamie* o godzinie 18.19, a więc w momencie kiedy Grand Fleet rozpoczęła już manewr rozwinięcia do szyku bojowego. Do chwili zwrotu cztery pancerniki Evana-Thomasa szły szykiem przypominającym raczej nieregularny wachlarz niż zalecany szyk torowy. Wynikało to z faktu, iż wszystkie cztery przez ostatnią godzinę starały się wyjść cało z niemieckiej pogoni i głównym problemem dowódców poszczególnych okrętów było utrzymanie maksymalnej prędkości, a nie pozycji w szyku. Manewr miał być wykonany przez pancerniki nie jednocześnie, lecz kolejno. Niestety, oba ostatnie okręty – *Warspite* i *Malaya* – były mocno wysunięte z szyku na lewą stronę, a więc na tą, w którą miała skierować się eskadra. Wykonując zwrot o 90°, *Warspite* znalazł się w sytuacji, w której przeszedł wewnątrz łuku poprzedzającego go *Valianta* i dziób *Warspite'a* zaczął niebezpiecz-

Krążownik pancerny *Duke of Edinburgh* w 1909 r.

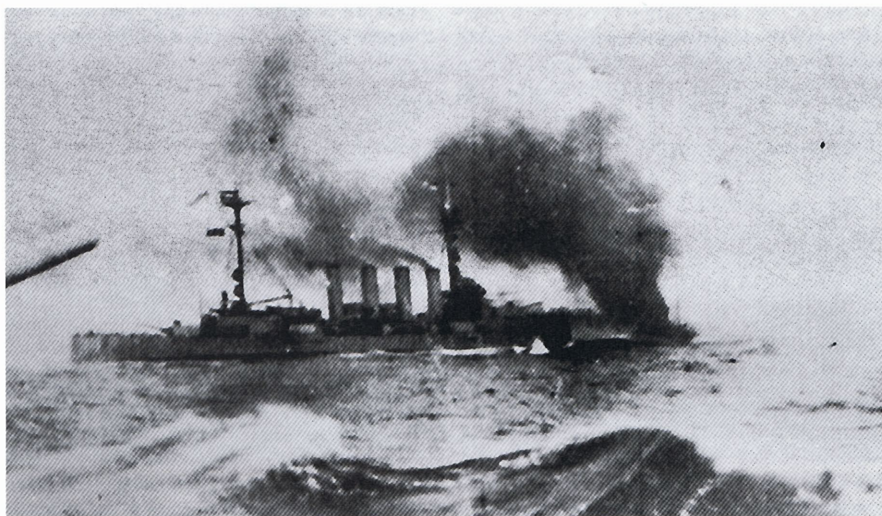


nie zbliżać się do rufy tego ostatniego. Z tyłu natomiast nadchodziło kolejne niebezpieczeństwo: wysunięty jeszcze bardziej na lewo *Malaya* szedł jeszcze prosto, kierując dziób w burtę *Warspite'a*. Dowódca zagrożonego z dwóch stron okrętu liniowego niezwłocznie rozkazał zwrot o 20° w prawo, by bezpiecznie przejść za rufą Valianta i uciec od dziobu *Malaya*. Okręt zaczął skręcać na prawą burtę, jednak że w tym momencie zablokowała się maszyna sterowa i pancernik zamiast wyrównać kurs i ponownie zawrócić na północ, w niekontrolowany sposób zaczął skręcać na południe, skąd nadchodziły niemieckie pancerniki. Bezpośrednią przyczyną blokady było długotrwałe manewrowanie okrętem przy maksymalnej prędkości, co powodowało działanie maksymalnych sił na układ urządzeń poruszających sterem. Na okręcie próbowano odwrócić kierunek, sterując jedynie pracą śrub, lecz jedynym skutkiem tych prób była utrata prędkości. Zbliżający się ku Niemcom *Warspite* stał się na kilka minut jedynym doskonale widocznym brytyjskim okrętem liniowym, który momentalnie skupił na sobie ogień co najmniej sześciu niemieckich pancerników. Zanim udało się odblokować maszynę sterową i przywrócić północny kurs brytyjski okręt wykonał półtorej pełnej cyrkulacji. Od 18.20 kolejne niemieckie pancerniki otwierały ogień do oddalonego o 5–6 mil *Warspite'a*, trafiając go 13-krotnie pociskami 305 mm i 280 mm oraz kilkukrotnie pociskami 150 mm. Morze wokół dosłownie zakipiało, gotując się od fontann wzbijanych upadkami granatów. Taka nawała trwała 15 minut - do około 18.35, kiedy to pędzący na północ całą mocą maszyn *Warspite* zniknął we mgle.

To, że brytyjski pancernik przetrwał ostrzał bez uszkodzeń siłowni i bez wdarcia się do kadłuba większych ilości wody graniczy z cudem. Podobnie niewiarygodnie niskie były straty w ludziach: zginęło jedynie 14 członków jego załogi. Paradoksalnie, przyczyniła się do tego nieduża odległość, z jakiej strzelali Niemcy. Prawie wszystkie pociski szły stosunkowo płaskim torem, demolując górne partie kadłuba i nadbudówki. Zniszczone pomieszczenia były w większości kabinami lub mesami, a także pomieszczeniami użytkowymi, opustoszałymi w czasie trwania alarmu bojowego. Jedynie dwa niemieckie granaty weszły w kadłub nieco ponad linią wodną: jeden na rufie rozdarł poszycie na długości około 7 m, drugi w okolicy śródokręcia przebił zbiornik wody zaburtowej, która do czasu zatkania dziur 400 sztukami (!) hamaków swobodnie wlewała się do maszynowni. Po ucieczce spod ostrzału pancernik musiał mocno zredukować prędkość, by nie dopuścić do wlewania się wody przez oba otwory w burcie. Jeden z pocisków 150 mm trafił bezpośrednio w lufę lewego działa w wieży Y, wyłączając je z akcji. Inny pocisk, a właściwie jego odłamek, wypaczył gródź na rufie, do której przymocowane były silniki maszyn sterowych. Stało się to, co prawda, już po zablokowaniu jednej z nich, jednakże powiększyło ryzyko stałego unieruchomienia pancernika. Borykający się z utrzymaniem kursu i prędkości *Warspite* nie próbował nawet gonić swojej eskadry i skierował się na północ od akwenu bitwy, gdzie załoga próbowała przywrócić mu sterowność. Po kilkunastu minutach (około 19.00) pancernik popłynął z pełną prędkością śladem swojej formacji, ale będąc około pół mili za rufą *Malaya* doznał kolejnych kłopotów z maszyną sterową i kierując się na północny zachód opuścił akwen toczącej się bitwy, tym razem już na dobre. Pozostałe trzy okręty 5. eskadry po uporządkowaniu szyku, widząc rozwijającą się w szyk liniowy Grand Fleet, zmniejszyły prędkość do 12 w., by dać miejsce na zwrot 6. dywizjonowi. Następnie zajęły pozycję za *Agincourtem*, ostatnim w szyku okrętem idącej do boju Grand Fleet.

* * *

Z 3. eskadrą krążowników liniowych kontradmirała Hooda rozstaliśmy się, gdy o 18.17 zajęła pozycję około 3000 m przed dziobem *Liona*, przyjmując kurs 77°. Kiedy *Invincible*, *Inflexible* i *Indomitable* wychodziły ze zwrotu, z ich pokładów dały się ujrzeć wyłaniające się z kolejnego mglistego pasma krążowniki liniowe 1. grupy rozpoznawczej Hippera. Nigdy w całej bitwie warunki widoczności tak bardzo nie faworyzowały Brytyjczyków, jak w tym momencie. Okręty Royal Navy skryte były w bardzo rzadkiej mgielnej chmurze, która pozwalała na obserwowanie od wewnątrz wszystkiego dookoła i jednocześnie czyniła je niewidocznymi z większej odległości. O 18.20 z pokładów niemieckich okrętów dostrzeżono błyski wystrzałów, lecz przeciwnik pozostawał niewidoczny. Wkrótce też na okręty Hippera spadł grad doskonale wymierzonych salw pocisków 305 mm. Odległość była niewielka, jedynie około 7000–8000 m. *Invincible* wziął na cel *Lützowa*, a wkrótce niemiecki krążownik stał się celem także dla *Inflexible*. Trzeci brytyjski okręt – *Indomitable* – strzelał do *Derfflingera*, a następnie przeniósł ogień na *Seydlitza*. Anglicy strzelali niezwykle celnie. Pociski *Invincible'a* uderzyły w *Lützowa* siedem razy w ciągu ośmiu minut. *Inflexible* trafił flagowy okręt Hippera już pierwszą salwą. Uszkodzony już wcześniej pociskami okrętów Beatty'ego oraz 15-calówkami 5. eskadry pancerników *Lützow* przeżywał ciężkie chwile. Dwa granaty z *Invincible'a* przebiły burtę niemieckiego okrętu pod linią wodną z lewej strony dziobu. Oba wybuchły wewnątrz kadłuba w bezpośrednim sąsiedztwie znajdującego się tam dużego pomieszczenia podwodnych wyrzutni torpedowych. Wzdłużne grodzie przeciwtorpedowe niemieckich okrętów liniowych sięgały jedynie do barbet przedniej wieży, dalej kadłub nie był zabezpieczony przed podwodnymi wybuchami. Przez powstałą wyrwę woda błyskawicznie zalała pomieszczenie wyrzutni torpedowych, skąd przez szyby wentylacyjne (które nie miały odcinających zasuw) oraz rury głosowe dostała się natychmiast do wszystkich pomieszczeń dookoła. Przeciekom pomagały zniszczenia, jakich w tym rejonie dokonały dwa pociski 343 mm z *Liona*, które trafiły *Lützowa* o 16.00. Kolejne dwa pociski 305 mm trafiły krążownik poniżej linii wodnej jeszcze bardziej w kierunku dziobu, gdzie znajdowała się kolejna wyrzutnia torpedowa, umieszczona w płaszczyźnie symetrii kadłuba. W rezultacie tych czterech trafień zalana została cała przednia część kadłuba *Lützowa* – w ciągu kilku minut wdarło się tam około 2000 t wody, a zanurzenie na dziobie wzrosło o około 2,5 m. Kolejny, piąty pocisk rozerwał pokład górny powyżej pomieszczenia poprzecznych wyrzutni torpedowych, dokładając się do istniejących już tam zniszczeń. Pozostałe trafienia miały miejsce na śródokręciu i nie miały wpływu ani na zdolność bojową, ani na pływalność krą żownika. Mimo to uszkodzenia zadane przez *Invincible'a* były tymi, które najbardziej przyczyniły się do późniejszej utraty okrętu.



Krążownik pancerny *Duke of Edinburgh* podczas bitwy jutlandzkiej ok. 17.50. Dym przed dziobem pochodzi z luf krążowników *Defence* i *Warrior*.

Trafione zostały także pozostałe krążowniki Hippera. Trzy pociski *Indomitable'a* uderzyły w burtę *Derfflingera*, dwa z nich rozbiły się jednak o pancerz burtowy. *Seydlitz* również został trafiony w pancerz burtowy przez *Indomitable'a*. Chociaż bezpośrednie szkody wywołane wybuchem nie były znaczne, to jednak z powodu wstrząsu wyskoczyło sprzęgło jednej z maszyn sterowych i okręt przez jakiś czas był sterowany bezpośrednio ze stanowiska w pomieszczeniu tychże maszyn.

Szczęście opuściło 3. eskadrę brytyjskich krążowników liniowych o 18.29. Wszystkie okręty Hooda wychodziły właśnie z mglistej zawiesiny, która urywała się jak nożem uciął. Ich oświetlone zachodzącym słońcem sylwetki doskonale odcinały się na tle dymu kominowego i strzelniczego, zwiewanego przez wiatr za lewą burtę. Niemiecki ogień natychmiast skoncentrował się na prowadzącym szyk *Invincible'u*. *Lützow* i *Derfflinger* oddały do niego trzy salwy, pierwszą z odległości 10 000 m, drugą z 9000 m. Na obu okrętach zanotowano trafienie trzecią salwą, która przecięła śródokręcie brytyjskiego krążownika. Nie jest dziś do końca

jasne, który z nich oddał ten fatalny dla Brytyjczyków wystrzał, jednakże oficjalna niemiecka relacja z bitwy przypisuje go *Lützowowi*. W każdym razie o 18.32 niemiecki pocisk 305 mm trafił wieżę Q na śródokręciu, przebijając jej „pancerny" (76 mm) dach i wybuchając wewnątrz. Pierwszym skutkiem eksplozji było zerwanie płyt dachowych wieży, kolejnym, który nastąpił niemalże natychmiast po uderzeniu, była wielka eksplozja na śródokręciu. Wybuch złamał okręt na pół, wcześniej jednak doprowadził najprawdopodobniej do detonacji w dziobowej komorze amunicyjnej (co widać na zachowanym zdjęciu). *Invincible* został natychmiast otoczony chmurą dymu – po jego opadnięciu ujrzano dziób i rufę krążownika wystające na prawie 20 m z wody, około 15 m od siebie. Część rufowa zatonęła według relacji z krążownika *Galatea* około godziny później, dziób widziano jeszcze następnego dnia o 14.30.

Wraz z krążownikiem zginęło 1021 marynarzy i oficerów oraz pięciu cywilnych pracowników firmy Armstrong, którzy na pokładzie okrętu pracowali nad fatalnymi mechanizmami obracania wież (patrz rozdział poprzedni). Wysłany dla podjęcia rozbitków przez wiceadmirała Beatty'ego niszczyciel *Badger* wyłowił z wody sześć osób, w tym komandora Huberta Danreuthera (chrześniaka sławnego niemieckiego kompozytora Richarda Wagnera), dowódcę artylerii okrętu. Jego stanowisko bojowe ulokowane było na szczycie masztu przedniego. On oraz jeszcze dwóch marynarzy z przedniego stanowiska kierowania ogniem zdążyli z niego wyskoczyć do morza przez właz w dachu. Nastąpiło to w momencie, kiedy maszt przedni zwalił się do wody. To z jego relacji wiemy, gdzie fatalny pocisk trafił krążownik. Ze stanowiska zdążył ewakuować się jeszcze jeden marynarz, który jednakże utonął. Maszt przedni ocalił za to sygnalistę, który znajdował się poniżej stanowiska kierowania ogniem. Piąty uratowany – podporucznik Sandford – uszedł z życiem ze sterówki. Uratowany został również obsługujący docelownik działowniczy Bryan Gasson, który przebywał w wieży Q. Człowiek ten miał tyle szczęścia, że przez swój wziernik w dachu wieży zdążył dostrzec niemiecki pocisk, przebijający jej 178 mm czoło (a nie, jak podał Danreuther – wpadający przez dach). Następującej potem eksplozji Gasson już nie słyszał – jej podmuch wyrzucił go wraz z dachem do wody, gdzie na szczęście nie stracił przytomności. Mimo spalonego ubrania i wielu poparzeń uchwycił się pływającego blatu od stołu, na którym doczekał wraz z pozostałymi ratunku, który nadszedł już niecałe pół godziny od zdarzenia.

Przyczyna zniszczenia okrętu była oczywista – musiało dojść do eksplozji ładunków miotających ych w wieży i na podajnikach, które w znany nam już sposób doprowadziły płomień w dół kadłuba, do komór prochowych i amunicyjnych. Po powrocie do Scapa Flow 2 czerwca, admirał Jellicoe rozkazał, aby jeden okręt podwodny podążył na miejsce tragedii, by zatopić część dziobową krążownika, uniemożliwiając Niemcom dotarcie do dokumentów i ksiąg kodowych. Nie były to obawy nieuzasadnione, bowiem ostatnim człowiekiem, który widział dziób *Invincible'a* na powierzchni był dowódca *U 75*, obserwujący go przez peryskop. Przybyły na miejsce brytyjski *G 10* nie napotkał jednak już niczego. Wrak okrętu został odnaleziony przez brytyjski trałowiec w 1919 roku.

W 1980 roku, kiedy do Royal Navy wcielano nowy lotniskowiec o nazwie *Invincible*, zaproszonej na uroczystość królowej przedstawiono niezwykłego gościa. Był nim 85-letni Bryan Gasson, operator dalmierza wieży Q na krążowniku *Invincible*...

* * *

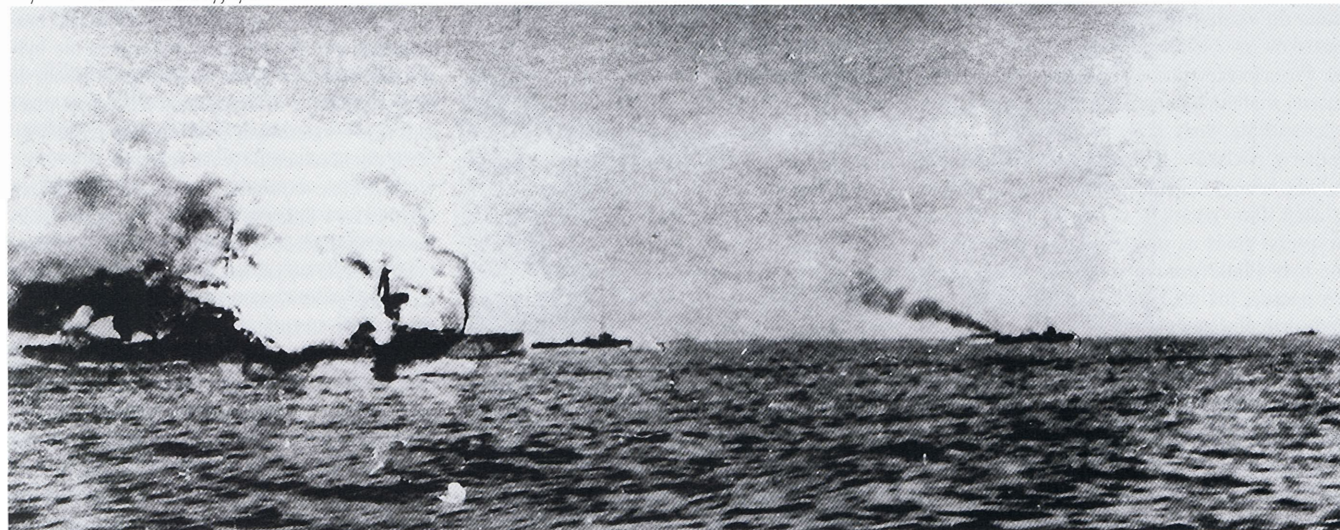
Inflexible i *Indomitable* po ominięciu szczątków okrętu flagowego powróciły na kurs 116°, by o 18.44 odejść nieco w prawo, zmniejszając prędkość do 15 w. Dzięki temu zmniejszyła się odległość między nimi a idącym około 3000 m za rufą zespołem Davida Beatty'ego. Wkrótce też brytyjski admirał rozkazał obu krążownikom wykonanie zwrotu o 180° przez prawą burtę i zajęcie miejsca na końcu szyku, za krążownikiem liniowym *New Zealand*. Oba okręty wykonały rozkaz o 18.54, przechodząc po kilku kolejnych minutach za rufę ostatniej jednostki floty krążowników liniowych.

Czwórka okrętów Beatty'ego po wymanewrowaniu szaleńczej szarży krążowników pancernych Arburthnota skręciła wkrótce w prawo, zwiększając o 18.21 prędkość do 26 w., aby jak najszybciej wyprzedzić rozwijające się po lewej burcie w szyk liniowy pancerniki Grand Fleet. W tym czasie wszystkie jednostki przez dłuższą lub krótszą chwilę ostrzeliwały okręty Hippera lub pancerniki Hochseeflotte. *Lion* oddał 14 salw do *Lützowa*, trafiając go dwukrotnie, a następnie, kiedy ten zniknął we mgle, wystrzelił kolejnych siedem do pancerników 3. eskadry Hochseeflotte. Z jego podwodnych wyrzutni torpedowych wystrzelono też trzy torpedy, jednakże bez jakiegokolwiek efektu. Do nierozpoznanych niemieckich okrętów liniowych strzelały również *Princess Royal* oraz *Tiger*. Ten ostatni ostrzelał także *Wiesbadena*. *New Zealand* przez kilka minut prowadził ogień do *Derfflingera*, nie uzyskując trafień. Warunki widoczności na prawą burtę były niekorzystne i mimo niedużej, bo wynoszącej około 9000 m odległości sylwetki okrętów niemieckich tylko momentami pojawiały się w dalocelownikach.

Niemcy prawie w ogóle nie widzieli okrętów brytyjskich, stąd też praktycznie nie odpowiadali na ich ogień. Ich okręty liniowe zostały zaatakowane także przez dwa brytyjskie niszczyciele – *Onslowa* i *Acastę*, wchodzące w skład eskorty krążowników Beatty'ego. *Onslow* zbliżył się tuż po 18.00 do *Wiesbadena*, oddając do niego 58 strzałów z dział 102 mm. Po chwili jednak z mgły wyłoniły się krążowniki liniowe Hippera. Brytyjski okręt przed ucieczką zdążył wystrzelić jedną, niecelną torpedę w kierunku *Lützowa*, ale szybko został przez niego trafiony trzema pociskami 150 mm. Dwa z nich uderzyły w kotłownię niszczyciela, mocno ograniczając jego prędkość. W czasie odwrotu *Onslow* wystrzelił kolejną torpedę do *Wiesbadena*, trafiając go w rufę. Po przejściu niemieckich krążowników liniowych wkrótce ukazały się pancerniki, wobec czego uszkodzony *Onslow* zawrócił i wystrzelił ostatnie dwie torpedy w kierunku *Kronprinza*. Obie jednak chybiły, a niszczyciel otrzymał kolejne dwa trafienia, tym razem pociskami 104 mm, które ostatecznie unieruchomiły jednostkę. Dowódcą *Onslowa* był kapitan John C. Tovey, późniejszy dowódca Home Fleet w czasie II wojny światowej.

Mniej więcej w tym samym czasie po przeciwnej, prawej, burcie niemieckich krążowników atakował niszczyciel *Acasta* z eskorty eskadry kontradmirała Hooda, który pozostał w miejscu niedawnej potyczki, próbując pomóc unieruchomionemu niszczycielowi *Shark*. *Acasta* wystrzelił do *Lützowa* torpedę z odległości zaledwie około 4000 m, nie trafiając jednakże niemieckiego okrętu.

Wybuch komór amunicyjnych na *Invincible'u*.



W odwecie otrzymał dwa trafienia pociskami 150 mm w maszynownię, które unieruchomiły okręt. Na szczęście dla Brytyjczyków został on wkrótce spowity przez dym strzelniczy ścielący się nad akwenem bitwy. Około 18.30 *Ophelia*, kolejny niszczyciel z eskorty kontradmirała Hooda, wystrzelił jedną niecelną torpedę do któregoś z pancerników 3. eskadry, ściągając niemiecki ogień na całą grupę brytyjskich niszczycieli. Dwa z nich – *Marvel* i *Defender* – zostały trafione pociskami 305 mm, co dla tak niewielkich jednostek powinno się było zakończyć tragicznie, ale na szczęście dla obu okrętów pociski nie wybuchły; na *Marvelu* jedynie burta na dziobie została przebita na wylot. Defender miał jeszcze więcej szczęścia, bowiem pocisk, który go trafił po rykoszecie przebił burtę i wylądował w… popielniku jednego z kotłów. Cała kotłownia została na pewien czas wyłączona z użycia, przez co prędkość niszczyciela spadła do 12 w.

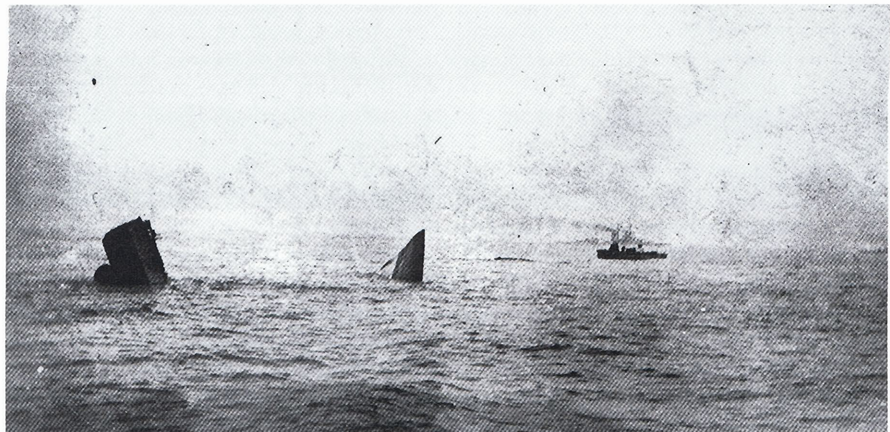
Około 18.35 brytyjskie krążowniki liniowe na dobre zgubiły z oczu niemieckie okręty liniowe. O 18.45 Beatty rozpoczął wypytywać swoje eskadry krążowników lekkich o kurs i pozycję Niemców. 3. eskadra, znajdująca się przed dziobem *Liona* straciła okręty niemieckie z oczu już o 18.20 i nie dokonała żadnych działań rozpoznawczych. Podjęła je natomiast samorzutnie 2. eskadra Goodenougha, która o 19.00 zaraportowała Beatty'emu kurs Hochseeflotte jako 100°. Nie był to jednak kurs prawdziwy – prawdopodobnie z mostku *Southamptona* zaobserwowano niemieckie pancerniki w czasie wykonywania zwrotu na południe (o czym dalej).

Począwszy od 18.42 Beatty zmieniał kurs na coraz bardziej południowy. Prowadziło go to coraz bliżej okrętów niemieckich i oddalało od Grand Fleet. O 18.52 Beatty uznał, że dalsze utrzymywanie kursu południowo-wschodniego jest związane z coraz większym ryzykiem napotkania Hochseeflotte. W związku z tym postanowił zawrócić, by wejść pod osłonę dział Grand Fleet. Wkrótce też *Lion*, a za nim pozostałe trzy krążowniki rozpoczęły zwrot o 180° przez prawą burtę. Na mostku *Liona* zabrakło dowódcy, komandora Ernle'a Chatfielda, który ruszył na obchód zniszczeń dokonanych przez niemieckie pociski, przekazując opiekę nad sterem szefowi sztabu Beatty'ego, komandorowi Bentinckowi. Nie był on oficerem *Liona* i powierzenie mu tego zadania mogło wydawać się dziwne. Prawdopodobnie wiązało się to z faktem, iż Bentinck miał za kilka dni objąć dowództwo *Tigera* i w ten sposób chciano pomóc przyszłemu dowódcy wprawić się w „prowadzeniu" okrętu. Nie wiemy, co się dokładnie stało na mostku *Liona*, faktem jest jednak, że zwrot o 180° został przeciągnięty do… 360°, skutkiem czego *Lion*, a za nim pozosta łe trzy krążowniki, a także 3. eskadra krążowników lekkich zatoczyły wielkie, bezsensowne koło.

Cały ten, dość wstydliwy manewr zajął dobre ponad dziesięć minut, w czasie których Grand Fleet zbliżyła się na tyle, że Beatty nie musiał ponownie zawracać i niezamierzenie osiągnął swój pierwotny cel. Pomyłka, do jakiej doszło na pomoście *Liona* stała się w pobitewnych komentarzach tak wielką ujmą dla Beatty'ego, że próbował on udowadniać, że fatalnego wydarzenia nigdy nie było, a chodziło o zbliżenie się do przeciwnika dwoma manewrami – na prawą i potem na lewą burtę. Podjął także starania o wymazanie go z wykresu kursów *Liona*; nie udało się jednak tego zrobić w stosunku do innych jednostek. Fakt pozostaje jednak faktem i pewnie nie zwrócono by na sprawę takiej uwagi, gdyby nie rozpaczliwe starania admirała o ukrycie go post factum… Ubocznym, pozytywnym rezultatem zatoczenia przez krążowniki liniowe wielkiego koła było szybkie wpasowanie się *Indomitable'a* i *Inflexible'a* w formację. Zawróciły one w dwie minuty po rozpoczęciu zwrotu przez zespół Beatty'ego i na nowym kursie trafiły idealnie za rufę *New Zealanda*, który właśnie wykonywał drugą połowę zwrotu.

* * *

O 18.26, a więc mniej więcej w połowie wykonywania przez Grand Fleet manewru rozwinięcia, idący na jej czele *King George V* otrzymał polecenie odejścia nieco w lewo i zmniejszenia prędkości do 14 w. W ten sposób admirał Jellicoe chciał dać więcej miejsca wyprzedzającym flotę liniową krążownikom liniowym Beatty'ego. Niestety manewr ten wprowadził w szyk brytyjskich pancerników sporo zamieszania. Zwalniające okręty zaczęły niebezpiecznie zbliżać się do siebie i aby uniknąć zderzenia musiały wychodzić z szyku. Niektóre jednostki zostały wręcz zmuszone do zastopowania maszyn. O 18.33 Jellicoe polecił zwiększenie prędkości do 17 w. i powrót na kurs 111°. Cztery minuty później, a więc 22 minuty po rozpoczęciu manewru rozwinięcia szyku bojowego, *Agincourt* – ostatni pancernik 6. dywizjonu – wykonał skręt o 90° i dołączył do ponad dziesięciomilowej kolumny okrętów liniowych.



Niszczyciel Badger szuka rozbitków ocalałych z krążownika liniowego Invincible, którego dziób i rufa utrzymują się jeszcze na powierzchni. W tle za niszczycielem widoczny niewyraźny cień jednego z okrętów typu Iron Duke.

Bitwa z niemieckimi pancernikami rozpoczęła się w zasadzie nieco wcześniej, bowiem już od 18.15 pojedyncze jednostki miały ze sobą kontakt wzrokowy na tyle długi, by wystrzelić do siebie po kilka salw. Jeśli bitwę jutlandzką traktować stricte jako bój pełnych flot liniowych, to zaczynała się ona właśnie w tym momencie i miała potrwać około 20 minut. Gdyby jednakże chcieć dopatrywać się w niej totalnego boju idących do siebie burtami dwóch rzędów okrętów liniowych, to w dniu 31 maja 1916 roku bitwy takiej nie było. Floty Scheera i Jellicoe właściwie w całej okazałości nigdy się nie zobaczyły, chociaż dystans je dzielący był naprawdę niewielki. O 18.15 najbliższy Niemców *Marlborough* był oddalony od *Königa* o zaledwie 12 500 m, natomiast wiodący *King George V* miał do niego 17 500 m. Jak już wspomniano, widoczność wahała się w granicach 7000–8000 m i zależała od mgły unoszącej się nad powierzchnią morza. Płynące mniej więcej równolegle do siebie pancerniki były przez chwilę widoczne dla przeciwnika, po czym nikły z okularów dalmierzy po oddaniu kilku salw. Widoczność była zdecydowanie gorsza od strony Niemców, którzy przez większą część tej fazy bitwy widzieli jedynie błyski z luf strzelających do nich okrętów brytyjskich. Złe położenie okrętów niemieckich pogarszał fakt, że wiceadmirał Scheer nadal nie był pewien, z jakimi siłami brytyjskimi ma do czynienia. Opierając się na wcześniejszym meldunku od Hippera, który określił napotkane krążowniki liniowe Hooda jako „kilka okrętów liniowych", niemiecki dowódca cały czas sądził, że będzie miał okazję zaskoczyć i zniszczyć zabłąkaną eskadrę brytyjskich pancerników. Stąd też jego uporczywe parcie na północ mimo oczywistych dowodów na zastawianie przez Brytyjczyków pułapki. Od 17.44 Hochseeflotte była prowadzona przez pancernik *König* i kontradmirała Behnckego, który na wiodącej jednostce miał lepsze rozeznanie niż płynący w środku formacji wiceadmirał Scheer na *Friedrichu der Grosse*. Niemieckie pancerniki zwarły szyk i zmniejszając na pięć minut prędkość pozwoliły na dogonienie ich 2. eskadrze predrednotów, tak aby mogła ona wziąć udział w akcji. Pierwsze brytyjskie pancerniki dostrzeżono na krótko około 18.15, w tym też czasie (o 18.17) jako pierwszy otworzył ogień do Niemców *Marlborough*. Nie widząc całości Grand Fleet ukrytej we mgle, Scheer nadal sądził, że napotkał mniejsze siły brytyjskie. W tym przekonaniu prawdopodobnie utwierdziła go jeszcze dziwaczna i tragiczna w skutkach szarża krążowników pancernych Arbuthnota (od 18.15 do 18.19) oraz niespodziewane pojawienie się *Warspite'a* (od 18.17 do 18.26). Ten ostatni był zresztą jedynym brytyjskim okrętem, który był wyraźnie widoczny z pokładu flagowego *Friedricha der Grosse*. Niemieckie pancerniki nie szły dokładnie szykiem torowym. Będąca na przedzie 3. eskadra kontradmirała Behnckego od 18.15 obrała szyk wachlarza, który szedł kursem 34°, zmienionym wkrótce na 79°. 1. eskadra z okrętem flagowym od godziny 18.18 do 18.21 posuwała się kursem 11°, utrzymując formację w postaci niewielkiego wachlarza, następnie zaś zmieniając kurs na 34° i przywracając formacji szyk torowy.

Te 20 minut, które minęły od wejścia Grand Fleet do boju trudno nazwać regularną bitwą. Na 24 brytyjskie pancerniki jedynie dziesięć widziało przeciwnika na tyle długo i dokładnie, by otworzyć do niego ogień. Powodem tego była nie tylko zła widoczność, ale też dym z kominów krążowników pancernych Arbuthnota i istnienie łatwiejszego cel, jakim był unieruchomiony *Wiesbaden*, wzdłuż którego przepływała cała potęga brytyjskiej floty. Z niemieckiej strony najlepiej widocznym i najgęściej ostrzelanym brytyjskim pancernikiem był opisany już w tym starciu *Warspite*. Najwięcej salw – 21 – oddał *Prinzregent Luitpold*, który jednak nie uzyskał żadnych trafień.

O 18.16 *Hercules* został obramowany pięcioma niemieckimi pociskami, o 18.33 w podobnej sytuacji znalazł się *Royal Oak*. Poza tymi przypadkami w tej fazie starcia Hochseeflotte nie uzyskała trafień na okrętach liniowych Grand Fleet. Pancernik *Markgraf* trafił jednak dwukrotnie krążownik liniowy *Princess Royal*, unieruchamiając na nim wieżę X i zabijając obsługę jej lewego działa 343 mm.

Brytyjczycy strzelali dużo lepiej. Pierwszym ich okrętem, który otworzył ogień był *Marlborough*. Od 18.17 wystrzelił on siedem salw do pancernika rozpoznanego jako typ Kaiser; zaobserwowano dwa trafienia (w rzeczywistości nie uzyskano żadnego). O 18.21 cel został zasłonięty przez uciekający przed zniszczeniem krążownik pancerny *Warrior*. O 18.24 ogień otworzył *Agincourt* – okręt szczycący się posiadaniem największej liczby wież artylerii głównej, jaką zastosowano kiedykolwiek na okręcie liniowym. Ten budowany dla Brazylii i przejęty chwilowo przez Turcję pancernik miał na pokładzie aż siedem podwójnych wież 305 mm. Po wybuchu wojny Brytyjczycy nie dopuścili do obsadzenia go przez przybyłą turecką załogę i wkrótce zaanektowali okręt na własność. Posiadanie tak wielkiej liczby luf nie czyniło z niego potężnej jednostki. Po pierwsze kierowanie ogniem tylu wież było dość kłopotliwe, a poza tym masa, jaką poświęcono na zainstalowanie w jego kadłubie tak silnego uzbrojenia nie pozwoliła na dostateczne jego opancerzenie. *Agincourt* otworzył ogień do celu rozpoznanego jako krążownik liniowy, którym jednak najprawdopodobniej był leżący na wodzie *Wiesbaden*. Wkrótce jednak cel ten został zasłonięty dymem z kominów *Warriora*, a także obłokiem po eksplozji na *Defence*. O 18.32 pancernik wznowił na chwilę ostrzał tego samego celu. *Neptune* wystrzelił od 18.25 osiem salw do pancernika typu Kaiser, jednak warunki widoczności spowodowały, że namiary celu do każdej z nich były „pobierane" na nowo, bez możliwości wprowadzania korekt na podstawie obserwacji miejsc upadku pocisków.

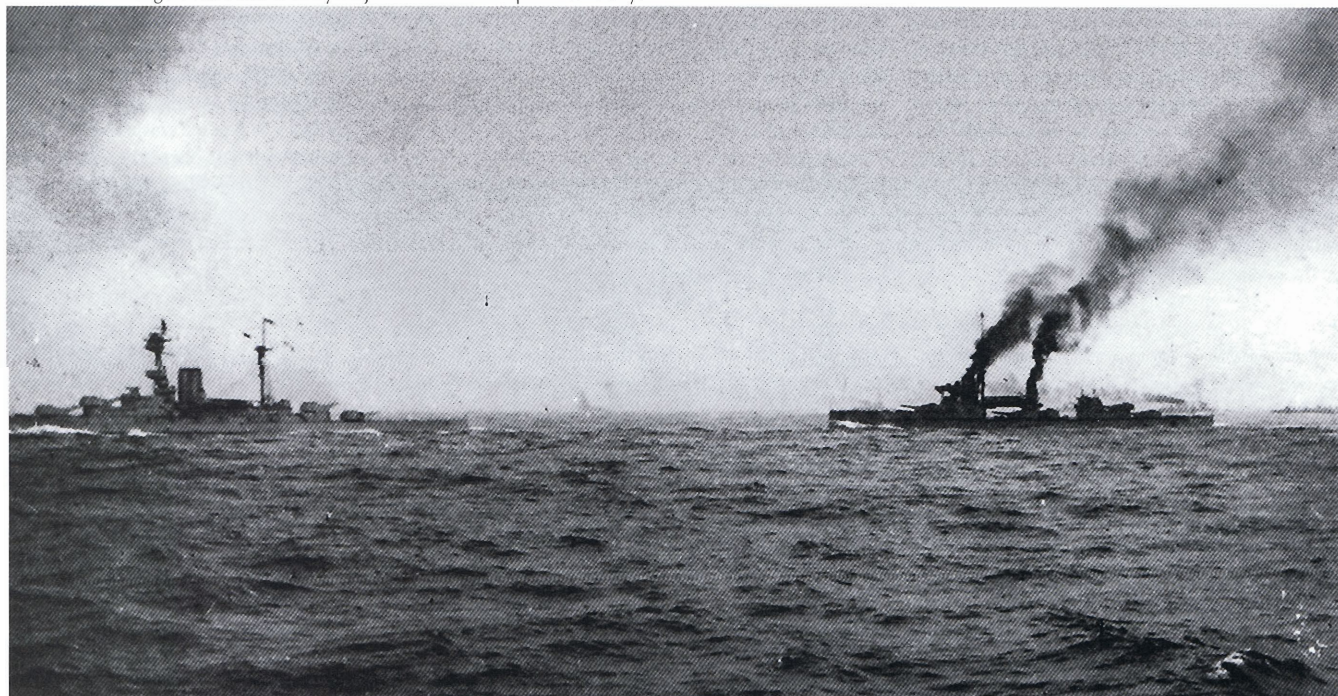
Najlepiej strzelającym pancernikiem Grand Fleet okazał się flagowy *Iron Duke*. O 18.30, a więc na pięć minut przed odwrotem Niemców, w okularach dalmierzy brytyjskiego okrętu ukazał się oświetlony na moment *König* – pancernik idący na czele Hochseeflotte. Przez te pięć minut, po których *König* zawrócił, Iron Duke zdążył wystrzelić dziewięć salw (43 pociski 343 mm – salwy oddawano połową dostępnej artylerii, w przypadku jednostek pięciowieżowych, a więc takich jak *Iron Duke*, strzelano na zmianę z dwóch, a następnie z trzech pozostałych wież); z nich druga, trzecia i czwarta nakryły niemiecki pancernik, który został trafiony aż siedmiokrotnie. W tym samym czasie, korzystając z nagłego oświetlenia celu, do *Königa* wystrzelił trzy salwy *Conqueror* oraz dwie *Monarch*. Ten ostatni trafił niemiecki okręt jednym pociskiem.

Osiem brytyjskich trafień dokonało na *Königu* sporych spustoszeń. Najgroźniejszym było trafienie na wysokości wieży „B" pociskiem 343 mm w znajdującą się 1,7 m pod linią wodną dolną krawędź pancerza burtowego, liczącego w tym miejscu tylko 178 mm. Pocisk nadłamał tylko brzeg płyty pancernej i przeleciał przez pomieszczenia burtowego systemu ochrony przeciwpodwodnej, wybuchając w zderzeniu z wzdłużną grodzią, znajdującą się na głębokości 2 m wewnątrz kadłuba. Wybuch rozerwał gródź przeciwtorpedową, a odłamki pocisku przeleciały przez zasobnię węglową, wpadając do jednej z komór amunicyjnych dział 150 mm. Niemiecka artyleria średnia nie miała odrębnych magazynów dla pocisków i osobnych na ładunki miotające, stąd też odłamki dotarły do obu, rozrzucając część pocisków i zapalając 15 pojemników z materiałem miotającym. Na szczęcie dla Niemców żaden z pocisków 150 mm nie wybuchł, a od eksplozji palących się ładunków uratowała ich wdzierająca się przez rozerwane pomieszczenia burtowe woda. Zalane zostały przedziały na długości około 20 m, a okręt przechylił się o 3° na lewą burtę. Równie groźne były kolejne dwa trafienia (jedno z nich pochodziło z *Monarcha*), które miały miejsce w okolicy znajdującego się w kazamacie pierwszego lewoburtowego działa 150 mm. W ich następstwie zginęła cała 32-osobowa obsługa tego działa, a ono samo wraz działem nr 2 zostało wy łączone z akcji. Od eksplozji zajęło się kilka pojemników z ładunkami miotającymi na podajniku. Odłamki pocisków przedziurawiły kilka przewodów kominowych oraz duktów doprowadzających powietrze do kotłów, na skutek czego trzy z nich zostały czasowo wygaszone. Jeden z kotłów nie został już uruchomiony do końca bitwy.

Dwa inne pociski zniszczyły dziobową część kadłuba, jednakże bez skutków ubocznych dla zdolności bojowej pancernika. Kolejny trafił w dach pancernej sterówki i odbijając się od niej, wybuchł w powietrzu około 30 m od nadbudówek, zasypując je gradem odłamków. Fragment urwanej rynny trafił znajdującego się na mostku kontradmirała Behnckego, który jednak nie opuścił stanowiska dowodzenia. Zamieszanie, do jakiego doszło na pomoście niemieckiego okrętu spowodowało, że kiedy o 18.35 Scheer zarządził zwrot o 180°, *König* nie zareagował i w rezultacie został nieco w tyle. Pięciominutowy ostrzał kosztował niemiecki okręt liniowy 45 zabitych marynarzy.

Oprócz *Königa* Brytyjczykom udało się trafić niemiecki pancernik tylko raz. Dokonał tego *Orion*, który od 18.32 zdołał wystrzelić cztery salwy w kierunku *Markgrafa*, trafiając pociskiem przeciw-

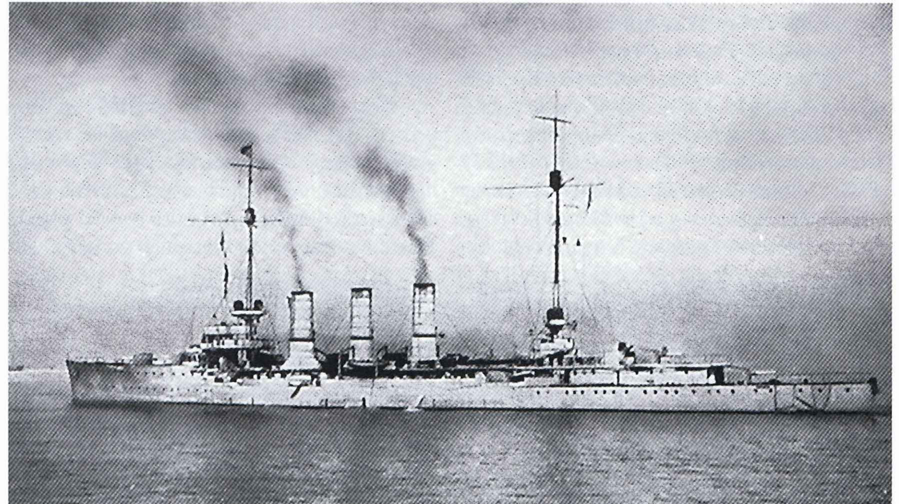
Pancerniki *Revenge* i *Hercules* z 6. dywizjonu Grand Fleet podczas bitwy.



pancernym w górny pancerz burtowy na wysokości szóstego lewego działa 150 mm. Pocisk wybuchł przed przebiciem pancerza, jednak odłamki weszły do wewnątrz kazamaty, zabijając 11 marynarzy i niszcząc działo. Jeden z pocisków *Oriona* wybuchł blisko burty niemieckiego pancernika, na skutek czego lewoburtowy wał śrubowy uległ odkształceniu. Z pozostałych brytyjskich pancerników *Benbow* zdołał wystrzelić sześć dwudziałowych salw do nierozpoznanych celów, kilka chaotycznych strzałów oddały także *Colossus* i *Bellerophon*. Na sam koniec tego etapu starcia, o 13.39, a więc kiedy niemieckie pancerniki były już w fazie wykonywania zwrotu, do walki weszły jeszcze *Neptune* i *St. Vincent*, wystrzeliwując razem trzy salwy do jednostek, które szybko znikły we mgle. Sporadycznie do walki włączały się także znajdujące się na samym końcu Grand Fleet trzy pancerniki typu Queen Elizabeth, jednakże o celach i rezultatach ich ostrzału niewiele wiadomo.

Nie widząc prawdziwego przeciwnika, brytyjskie okręty liniowe ostrzeliwały unieruchomiony *Wiesbaden*, wystrzeliwując w jego kierunku tony pocisków, z marnym jednak skutkiem. W sumie aż 17 pancerników wzięło sobie niemiecki krążownik lekki za cel; w tym gronie znalazły się dwa okręty z działami 381 mm (*Revenge* i *Royal Oak*). Rekordzistami były *Vanguard*, który wystrzelił 42 pociski oraz *Colingwood* – około 40 pocisków. W sumie w tej fazie bitwy wystrzelono do *Wiesbadena* około 300 pocisków największych kalibrów. Z tej olbrzymiej liczby trafiło jedynie 10-12 (!), a przypomnijmy tu, iż *Wiesbaden* był nieruchomym celem. Przyczyna tej zaskakującej niecelności leżała w chaotycznym sposobie, w jaki strzelano do krążownika – a więc w przerwach, kiedy nie było widać żadnego niemieckiego okrętu liniowego. Poza tym kipiel wokół niego, jaką tworzyły padające pociski utrudniała poszczególnym okrętom wprowadzanie korekt ognia. Co dziwniejsze, żaden z tych pocisków nie doprowadził do zatopienia okrętu, uszkodzonego już przecież przez krążowniki liniowe Hooda, krążowniki pancerne Arburthnota oraz przez torpedę wystrzeloną z niszczyciela *Onslow*. Co gorsza dla Brytyjczyków, okręt ten nadal miał sprawne wyrzutnie torpedowe i nie zamierzał rezygnować z udziału w bitwie.

O godzinie 18.35 Hochseeflotte zawróciła kładąc się na kurs 180°. Do tego momentu jej dowódca miał kłopoty z rozeznaniem się w sytuacji wokoło. Z wojennego pamiętnika wiceadmirała Scheera wynika, że już od około godziny na mostku *Friedricha der Grosse* trwała dyskusja nad tym, jak długo jeszcze niemiecka flota liniowa ma ścigać brytyjskie krążowniki liniowe i towarzyszące im pancerniki typu Queen Elizabeth. Planowany wypad przeciw brytyjskim lekkim siłom na Skagerraku był już nieaktualny, zresztą nieoczekiwanie spełniła się dalsza część niemieckiego planu, zakładającego wciągnięcie do walki mniejszego zespołu brytyjskich okrętów liniowych. Do momentu podjęcia decyzji o odwrocie Scheer nie był świadomy napotkania na swej drodze Grand Fleet w pełnym składzie i na dodatek zajmującej taktycznie dużo lepszą pozycję, bo odwróconą pełną burtą wobec idącej do niej dziobem Hochseeflotte. Meldunek Hippera o napotkaniu kilku brytyjskich okrętów liniowych (czyli 3. eskadry krążowników liniowych Hooda) nie skojarzył się Scheerowi z nadciąganiem całych niemal brytyjskich sił; także rwane pojedynki z niewyraźnymi i niknącymi we mgle pancernikami brytyjskimi nie zostały odebrane jako konfrontacja z zespołem admirała Jellicoe. Jak już wspomniano, ani Brytyjczycy, ani Niemcy nawet przez moment nie widzieli większej części zespołu przeciwnika, stąd też dla obu głównodowodzących sytuacja była niezbyt jasna. W dużo gorszym położeniu był Scheer, który nie wiedział o nadejściu Grand Fleet; nie wiedział tego także żaden z jego zespołów, które a każda jednostka przed nim czyniła to samo w momencie rozpoczęcia zwrotu przez poprzednika. Był to najbezpieczniejszy sposób na zmianę kursu o 180°. Szybszym sposobem byłby jeszcze tylko jednoczesny zwrot wszystkich jednostek, jednakże nie wszystkie niemieckie pancerniki szły dokładnie tym samym kursem, a ich linia wygięta była ku wschodowi. Jednoczesna zmiana kursu przez wszystkie jednostki w takiej sytuacji i w takich warunkach widoczności naraziłaby zespół



Krążownik lekki *Wiesbaden* wokół którego podczas bitwy rozegrało się tak wiele dramatycznych wydarzeń.

rozrzucone były wokół akwenu bitwy. Około 18.30 na mostek *Friedricha der Grosse* dotarł meldunek z jednego z niszczycieli 5. flotylli. Mówił on o podjęciu z wody rozbitków brytyjskiego niszczyciela *Nomad*, którzy przyznali, że w tym rejonie jest sześć krążowników liniowych i 20 pancerników. Coraz to z kolejnych niemieckich pancerników, rozciągniętych w długi na 9 mil szereg, docierały do Scheera meldunki o licznych błyskach wystrzałów z kierunku północnego. Hochseeflotte znajdowała się 150 mil od swoich baz i płynęła prosto pod lufy idealnie ustawionej linii brytyjskich pancerników! Do zmroku pozostawało jeszcze półtorej godziny – a więc dość, by doznać dotkliwej porażki, lecz nie dość, by przed świtem dotrzeć do Wilhelmshaven. Poranna bitwa z Royal Navy byłaby równie niebezpieczna, tym bardziej, że prędkość trzonu sił niemieckich była ograniczona możliwościami 2. eskadry pancerników, złożonej ze starych predrednotów, których dotychczasowy udział w bitwie ograniczał się do prób nadążania za nowocześniejszymi jednostkami... Mimo dotychczasowego dodatniego dla Niemców bilansu bitwy (Scheer nie wiedział jeszcze o zatopieniu *Invincible'a*), nigdy jeszcze w tej wojnie Hochseeflotte nie była w tak wielkim niebezpieczeństwie.

Zawrócenie tak licznego, a przez to długiego, zespołu okrętów nie było łatwe, tym bardziej, iż dokonywało się pod brytyjskim ogniem. Niemiecka flota liniowa była jednak doskonale przygotowana do sytuacji, w której nagle trzeba wycofać się z rejonu walki. Jednym z najdokładniej przećwiczonych w czasie pokoju manewrów był w Hochseeflotte manewr tzw. „odwrotu z bitwy" (Gefechtskehrtwendung). Był on niejako przeciwieństwem brytyjskiego zwrotu kolejnych jednostek – zaczynał się od ostatniego okrętu w szyku, który po prostu obierał przeciwległy kurs, na kolizje lub co najmniej na wielkie zamieszanie w szykach.

Rozkaz wykonania manewru odwrotu został wydany przez Scheera o godzinie 18.33. Okrętem, który rozpoczął zwrot był *Westfalen* – ostatni pancernik 1. eskadry. Wedle prawideł okrętem tym powinien być *Hannover* – ostatnia jednostka 2. eskadry starych pancerników, jednakże prawdopodobnie ze względu na oddalenie od sił głównych 2. eskadra kontradmirała Mauve uznała, że rozkaz odwrotu jej nie dotyczy. Widząc podstarzałe okręty liniowe idące nadal kursem północnym, dowódca *Westfalen* prawidłowo ocenił sytuację i rozpoczął wykonywanie zwrotu, pociągając za sobą wszystkie drednoty Hochseeflotte. Dzięki temu niemieckie predrednoty natychmiast zawróciły o 180°, kiedy tylko dostrzegły manewry poprzedzających je jednostek.

Odwrót okrętów liniowych Hochseeflotte trwał dokładnie dziesięć minut – rozpoczęty został przez *Westfalen* o 18.35, a o 18.45 wszystkie pancerniki płynęły już kursem 257°. Wyjątkiem był *König*, którego radiostacja została uszkodzona pociskiem *Iron Duke'a*, na skutek czego ten mocno ostrzeliwany przez Brytyjczyków okręt spóźnił się nieco z wykonaniem zwrotu i musiał doganiać pozostałe pancerniki. Kłopoty dotknęły także pancernik *Markgraf*, na którym trzeba było zatrzymać lewy wał śrubowy, gdyż jego łożyska nadmiernie przegrzewały się z powodu uszkodzeń doznanych od wybuchu w wodzie pocisku z brytyjskiego *Oriona*. Od tej chwili *Markgraf* z wielką trudnością utrzymywał swoją pozycję w szyku.

O godzinie 18.37, tuż po rozpoczęciu odwrotu przez niemieckie okręty liniowe, komodor Michelson, dowodzący z pokładu krążownika lekkiego *Rostock* całością torpedowców, polecił 3. flotylli wykonanie ataku na Grand Fleet. W stronę niewidocz-

nych brytyjskich pancerników ruszyły jednostki 3. flotylli oraz 1. półflotylli. Nie znając dokładnego położenia brytyjskich okrętów, niemieckie torpedowce szły do ataku na ślepo, kierując się jedynie błyskami wystrzałów. Po kilku minutach nawiązały kontakt wzrokowy z krążownikami liniowymi Beatty'ego, które w tym momencie wchodziły między Grand Fleet a wykonujące zwrot niemieckie pancerniki. Po zbliżeniu się na odległość około 6000 m z pokładu *Rostocka* nadszedł rozkaz odwołujący atak i nakazujący torpedowcom powrót do sił głównych. Powodem tej dziwnej decyzji było przekonanie Michelsona o wycofaniu się Grand Fleet – która rzeczywiście w tym czasie wstrzymała ogień przez co z okrętów niemieckich nie widziano już żadnych wystrzałów od północnej strony. Cztery niemieckie torpedowce – *G 88*, *V 73*, *S 32* i *V 48* – nie odebrały jednak polecenia Michelsona i wystrzeliły siedem torped w kierunku brytyjskich krążowników liniowych. Minęły jednak one ostrzału artylerii brytyjskich okrętów liniowych. *V 48* pozostawiono więc własnemu losowi, chociaż jego udział w bitwie wcale się nie skończył. Shark natomiast został dobity przez *S 54*, który wystrzelił do niego dwie torpedy. Jedna z nich trafiła brytyjski okręt tuż za rufowym kominem. *Shark* zatonął o 19.02, pozostawiając na wodzie jedynie siedmiu rozbitków z 89-osobowej załogi. Po północy zostali oni podniesieni z wody przez duński parowiec. Jeden z uratowanych zmarł jednak na jego pokładzie. Ciało dowódcy niszczyciela – komandora Loftusa Jonesa – zosta ło po kilku dniach wyrzucone na szwedzki brzeg i pochowane w miejscowości Fiskebackskie.

W zamieszaniu bitewnym zarówno Brytyjczycy, jak i Hochseeflotte stracili z oczu 1. grupę rozpoznawczą Hippera. Kiedy 3. eskadra krążowników liniowych Hooda otworzyła o 18.30 celny ogień do *Lützowa*, ten rozpoczynał właśnie zwrot w prawo od dotychczasowego kursu 32°. Trafiony ośmioma brytyjskimi granatami niemiecki okręt flagowy zaczął odpadać coraz bardziej w prawo aż do kursu 122°. Po zatopieniu Invincible'a piątka niemieckich krążowników liniowych rozpoczęła o 18.34 zwrot w prawo. W trakcie jego wykonywania dostrzeżono zawracające pancerniki Scheera, skutkiem czego zwrot był kontynuowany aż do osiągnięcia kursu około 280°, który umożliwiał podążenie za siłami głównymi. Zwrotu nie wykonały jednak dwa najbardziej uszkodzone okręty – *Von der Tann* i *Lützow*. Ten pierwszy odpadł chwilowo z formacji, odchodząc nieco na północ od niej. Wkrótce jednak podążył za pozostałą trójką krążowników. *Lützow* natomiast zupełnie wyszedł z szyku i z bardzo ograniczoną prędkością i dużym przegłębieniem na dziobie zatoczył wielkie koło, kierując się także na południowy wschód. Widząc wyraźnie uszkodzony okręt kontradmirał Scheera, komodor Michelson na krążowniku *Rostock* polecił o 18.50, aby niszczyciele *G 39*, *G 40* i *G 38* eskortowały krążownik. W tym samym czasie z własnej inicjatywy na pomoc *Lützowowi* ruszyły *G 37* i *V 45*. O 18.56 Hipper wraz ze sztabem przesiadł się na niszczyciel *G 39* i ruszył w pogoń za swoimi krążownikami liniowymi. Hipper pozostawił dowództwo 1. grupy rozpoznawczej komandorowi Hartogowi, dowódcy *Derfflingera*. Okręt ten nie nadawał się jednak na jednostkę flagową – zniszczone maszty sygnałowe, reflektory i anteny praktycznie uniemożliwiały nadawanie z jego pokładu rozkazów. W związku z tym Hipper zdecydował się obrać *Seydlitza* na swój kolejny okręt flagowy. Czwórka jego krążowników liniowych oddaliła się i była już 2–3 mile do *Königa*, w jego lewej rufowej ćwiartce. O 18.50 *Derfflinger* został zmuszony do zatrzymania maszyn na około dwie minuty, gdyż postrzelane sieci przeciwtorpedowe zwisały niebezpiecznie blisko lewoburtowej śruby. Po ich usunięciu okręt dołączył do pozostałych, jednakże zamieszanie związane z tym zajściem miało wkrótce spowodować komplikacje po stronie niemieckiej podczas nadchodzącej szarży Hochseeflotte na Grand Fleet. Wiceadmirał Hipper miał jeszcze przez prawie półtorej godziny przebywać na niszczycielu, nim w nadchodzącym zamieszaniu bitewnym udało mu się dotrzeć do swoich okrętów. *Lützow* natomiast obrał kurs 223°, starając się wolno podążać za siłami głównymi, będąc jednak wysuniętym kilka mil na południe w stosunku do Hochseeflotte.


Niemieckie torpedowce ruszają do ataku.

zespół Beatty'ego za rufą (trzy zaobserwowano z pokładu *Tigera*), docierając do linii pancerników Grand Fleet. Jedna z nich przeszła 50 m za rufą krążownika pancernego *Duke of Edinburgh*, który musiał ją ominąć gwałtownym zwrotem na prawą burtę. Inna została dostrzeżona z pokładu *King George V*, gdy wynurzyła się około 350 m od pancernika, najprawdopodobniej kończąc swój bieg.

Wycofujące się niszczyciele niemieckie natknęły się na unieruchomionego Sharka – niszczyciel z eskorty 3. eskadry krążowników liniowych Hooda. Okręt ten niecałe pół godziny wcześniej otrzymał trafienie, które zniszczyło przewody paliwowe i maszynkę sterową okrętu, skazując go na bierne oczekiwanie, co przyniesie tocząca się z każdej strony bitwa. Cała niemiecka czwórka strzelała do *Sharka* z niezbyt dużej odległości (2000–4000 m), jednakże bez większych efektów. Brytyjski okręt ostrzeliwa ł się z dwóch dział, uzyskując trafienie na *S 32* oraz dwa na *V 48*. Jeden z pocisków trafił w maszynownię *V 48*, powodując unieruchomienie okrętu. Próba wzięcia go na hol przez *G 42* spełzła na niczym z powodu silnego

* * *

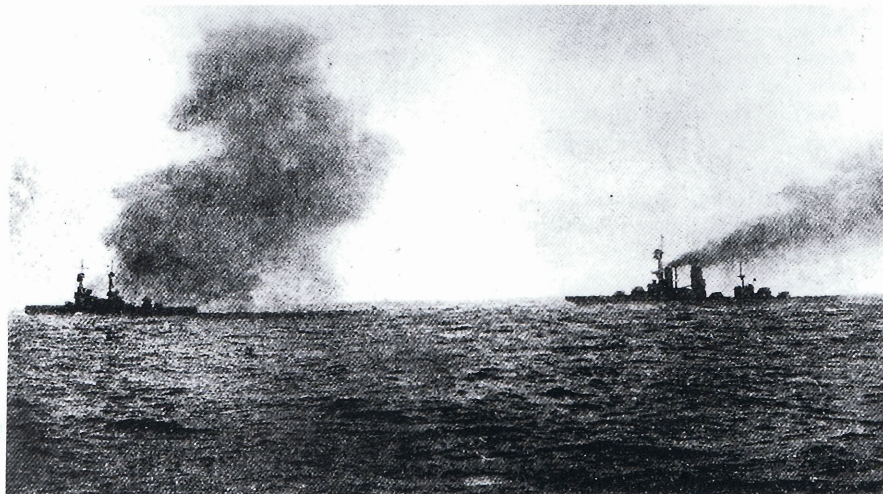
Na pancernikach Grand Fleet odwrót okrętów liniowych Scheera pozostał niezauważony, gdyż odbył się za mgielną zasłoną. Jedynym jego świadectwem była przedłużająca się przerwa w ostrzale artyleryjskim. Odchodzącej na południowy zachód Hochseeflotte nie widziano ani z brytyjskich pancerników, ani też z wysuniętych przed Grand Fleet krążowników liniowych Beatty'ego. Ich pojedynek artyleryjski z krążownikami liniowymi Hippera ustał o 18.35, lecz jedyne, co zdołano zauważyć po stronie południowej to odchodzący na południowy wschód krążownik liniowy *Lützow*. Wiceadm. Beatty nie był świadom faktu, że obrany przez niemiecki okręt kierunek jest konsekwencją jego uszkodzeń w bitwie i uznał, że za okrętem flagowym udadzą się pozostałe krążowniki. O 18.42 rozkazał więc zmienić kurs na południowo-wschodni (122°, a później nawet 167°), sądząc, że wkrótce napotka tam formację Hippera (która odchodziła w tym czasie na południowy zachód). Upływały jednak kolejne minuty i nic podobnego się nie działo. O 18.52 Beatty zawrócił więc, nie chcąc zbytnio oddalać się od osłony dział Grand Fleet (wtedy to doszło do opisanego już incydentu z zatoczeniem przez *Liona* pełnego koła). Nie spisały się tutaj brytyjskie krążowniki lekkie, które w zamieszaniu bitewnym zgubiły kontakt wzrokowy z przeciwnikiem.

O 18.45 Beatty przesłał 3. eskadrze krążowników lekkich kontradm. Napiera zapytanie o pozycję przeciwnika. Odpowiedź podawała kurs okrętów niemieckich z 18.20. Pozostałe zwiadow-

cze formacje Grand Fleet były na pozycjach, które uniemożliwiały podjęcie jakiegokolwiek rozpoznania. O 18.43 odnalazł się jednak kontradm. Goodenough ze swoją 2. eskadrą. Jego krążowniki lekkie po wyczerpującym „marszu na północ" ulokowały się za rufą po lewej burcie formującej się w szyk liniowy Grand Fleet. Teraz Goodenougha zaintrygował niewyraźny cień nieruchomego okrętu wojennego pojawiający się od niemieckiej strony. Sądząc, że to uszkodzony niemiecki okręt liniowy, Goodenough zwiedziony szansą na łatwy łup skierował się ku stojącemu na wodzie *Wiesbadenowi*. Ten manewr spowodował, iż 2. eskadra krążowników lekkich miała wkrótce po raz drugi w tej bitwie stać się położoną najbliżej okrętów liniowych Hochseeflotte brytyjską formacją. Milknące wzdłuż szeregu brytyjskich pancerników działa szybko doprowadziły adm. Jellicoe do przekonania, że Scheer ze swoją flotą zawrócił. Milczały eskadry krążowników lekkich, milczała radiostacja *Liona*. Zapytany o przeciwnika wiceadm. Burney na *Marlborough* potwierdził jedynie utratę kontaktu wzrokowego. Jellicoe nie miał więc kompletnie pojęcia, w którym kierunku odeszła Hochseeflotte, ale przypuszczał, że będzie się starała wrócić do Wilhelmshaven. W panujących warunkach i przy zbliżającym się zmroku brytyjski dowódca nie chciał rozpoczynać pościgu, obawiając się kontrataku niemieckich niszczycieli. Postanowił skierować się na południe, by rankiem kolejnego dnia spróbować przeciąć Niemcom drogę do bazy. O 18.44 wszystkie sześć flagowych jednostek poszczególnych dywizjonów Grand Fleet położyło się na kurs 122°, a o 18.55 - 167°. Flota brytyjska z szyku liniowego przeszła w nieforemny czworobok złożony z siedmiu rzędów okrętów liniowych (siódmym były trzy pancerniki Evana-Thomasa idące za Grand Fleet).

Wcześniej, bo o 18.40, z pokładu pancernika *St. Vincent* (ostatni okręt 1. eskadry) dostrzeżono około 200 m metrów od prawej burty torpedę wytracającą prędkość. Pięć minut później *Marlborough*, flagowy okręt tejże eskadry, zmuszony został do gwałtownego zwrotu w lewo dla ominięcia kolejnej. O 18.54 *Marlborough* został jednak trafiony niezauważoną torpedą, która wybuchła na prawej burcie. Cztery minuty później kolejna torpeda wytraciła prędkość przed burtą *St. Vincenta*, a uszkodzony *Marlborough* wykonał zwrot w prawo, unikając kolejnej. Jakby nie dość było emocji, o 19.01 ten sam pancernik, idący prędkością 16 w., musiał znowu manewrować, by uniknąć trafienia dwoma następnymi torpedami. Jako że wcześniej dwukrotnie raportowano dostrzeżenie peryskopu, na brytyjskich pancernikach uznano, iż formacja Grand Fleet jest atakowana przez U-booty. Jakież byłoby zdziwienie brytyjskich dowódców, gdyby wiedzieli, że w tym rejonie nie było żadnych niemieckich okrętów podwodnych! Opisany powyżej atak torpedowy był dziełem krążownika lekkiego *Wiesbaden* i niszczyciela *V 48* - dwóch niemieckich okrętów, które w tej fazie bitwy zostały pozbawione możliwości poruszania się, ale miały na swych pokładach załadowane wyrzutnie torpedowe, a przechodzące wokół brytyjskie jednostki stanowiły doskonały cel. Nie znamy szczegółów ataku torpedowego *Wiesbadena*, gdyż z załogi tego okrętu uratowano tylko jedną osobę. Z kondycji na wpół zatopionego i postrzelanego kadłuba wynikać jednak mogło, że niemiecki okręt mógł jeszcze użyć dwóch wyrzutni znajdujących się pod linią wodną. To z niego pochodziła prawdopodobnie torpeda, którą *Marlborough* wyminął o 18.45 oraz ta, która ostatecznie ugodziła brytyjski pancernik. Pozostałe pochodziły z *V 48*, który w chwili unieruchomienia miał jeszcze pięć torped do dyspozycji.

Trafiony *Marlborough* szybko pochylił się o 7° na prawą burtę. Torpeda uderzyła dokładnie na wysokości magazynu pocisków 152 mm, położonego między komorami amunicyjnymi wieży B i dziobową kotłownią. Trafienie miało miejsce bardzo głęboko - około 7,5 m poniżej linii wodnej. Eksplozja rozerwała poszycie kadłuba na długości 8,5 m - regułą było, że podwodne wybuchy głowic torpedowych rozrywały poszycie dwa razy dalej wzdłuż (!) kadłuba niż w górę. Samo wgniecenie kadłuba pod pancerzem burtowym miało długość 21 m. Wybuch zniszczył wręgi na całej długości rozerwanego poszycia i woda wdarła się do środka, zalewając pomieszczenie generatorów prądotwórczych, w którym zginęło dwóch marynarzy. *Marlborough*, należący do typu Iron Duke, nie miał ciągłych wzdłużnych grodzi przeciwtorpedowych. Ich funkcje miały pełnić pionowe osłony grubości od 25 do 37 mm ustawione około 7,5 m od każdej burty na wysokości kotłowni, maszynowni i komór amunicyjnych. Eksplozja wypaczyła jednak mocno wzdłużne osłony na wysokości prawoburtowej kotłowni, do której wkrótce zaczęła napływać woda, przedostająca się także przez „wodoszczelne" drzwi w poprzecznych grodziach... Wygaszono cztery kotły z sześciu znajdujących się w tej kotłowni (okręt miał ich w sumie 18). Okręty typu Iron Duke były wyposażone w najpotężniejsze pompy zęzowe we flocie - miały one wydajność 625 t na godzinę (na innych jednostkach nie przekraczała ona 500 t). Dzięki ich pracy poziom wody w kotłowni został po około 30 minutach obniżony do poziomu podłogi (ułożonej na rusztowaniu znajdującym się dobre kilkadziesiąt centymetrów nad drugim dnem okrętu). Rozmiary uszkodzeń kadłuba *Marlborough* były niezwykłe jak na jedną torpedę - dołożyła się do nich duża głębokość, na której nastąpiła eksplozja. Pancernik zdołał mimo to utrzymać swe miejsce w szyku Grand Fleet, chociaż nie był w stanie przekroczyć 17 w. Przed większymi kłopotami uchroniła okręt obecność 37 mm osłony na wysokości dziobowych komór amunicyjnych, która wytrzymała napór wody, powstrzymując jej przeciek do dziobowych partii kadłuba. Gdyby brytyjskie pancerniki miały grodzie ciągnące się nieprzerwanie wzdłuż kadłuba, ich niezatapialność mogłaby być równa tej, jaką wykazywały niemieckie okręty liniowe, wyposażone w takie grodzie. *Marlborough* wziął aktywny udział w bitwie, lecz prawdziwe kłopoty okrętu związane z trafieniem torpedą *Wiesbadena* miały dopiero nadejść po kilku godzinach forsownego marszu i w pogarszającym się stanie morza. *Wiesbaden* natomiast wkrótce sam zebrał cięgi od trafionego torpedą pancernika. Począwszy od 19.03 *Marlborough* wystrzelił do krążownika cztery salwy, uzyskując trafienia dwiema z nich. Następnie o 19.10 odpalił w stronę przeciwnika torpedę, która prawdopodobnie doszła do celu (choć jest to niekiedy kwestionowane). W tym samym czasie po kilka salw w kierunku *Wiesbadena* wystrzeliły także pozostałe pancerniki brytyjskiej 1. eskadry. Pomimo odniesienia kolejnych uszkodzeń niemiecki krążownik nadal z uporem utrzymywał się na powierzchni morza.

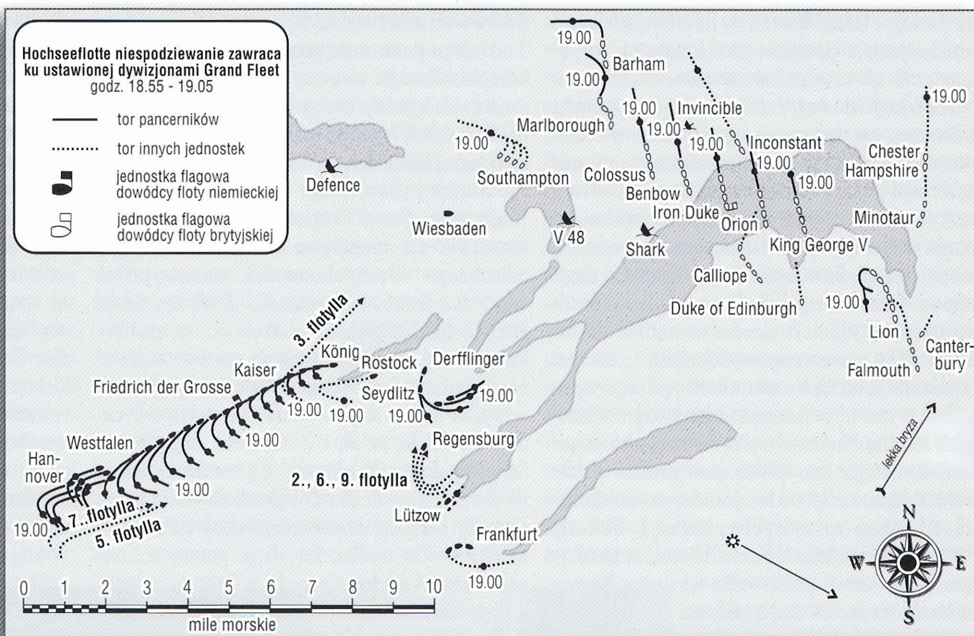


3. dywizjon pancerników Grand Fleet podczas bitwy. Po lewej *Superb* (typ Bellerophon), za nim *Canada*.

O godzinie 18.57 3. oraz 4. eskadra pancerników Grand Fleet przeszła obok wystających z wody dziobu i rufy *Invincible'a*, mijając je po obu stronach. W tym czasie od Grand Fleet odłączyły się *Barham*, *Valiant* i *Malaya*, które skręciły na północny wschód dla uniknięcia wyimaginowanego ataku niemieckich niszczycieli, które w tym czasie walczyły z *Sharkiem*. Po tym manewrze cała trójka powróciła na kurs południowo-wschodni (172°), zajmując pozycję w lewej rufowej ćwiartce za *Agincourtem*, ostatnim w szyku pancernikiem 6. dywizjonu 1. eskadry. O 19.00 na mostek *Iron Duke'a* nadszedł alarmujący meldunek od Goodenougha z *Southamptona*, który, jak wspomniano, ruszył ze swoją 2. eskadrą krążowników lekkich w kierunku *Wiesbadena*, robiąc przy okazji rozpoznanie na po łudnie od Grand Fleet. Goodenough informował, iż widzi flotę nieprzyjacielską idącą kursem 100°. Z pokładu *Southamptona* widziano prawdopodobnie tylko *Derfflingera*, lecz meldunek zawierał prawdę. Niespodziewanie Hochseeflotte, która - jak sądzili Brytyjczycy - zawróciła już, szukając schronienia w Wilhelmshaven, teraz dokonała zwrotu, idąc na spotkanie Grand Fleet.

Hochseeflotte rozpoczęła drugi już w tej bitwie zwrot o 180° o 18.55, a więc na pięć minut przed meldunkiem Goodenougha. Nie wiemy do

dziś, co dokładnie chciał osiągnąć adm. Scheer, wykonując ten niezwykły manewr. Prowadził on ustawioną w szyk torowy Hochseeflotte prosto pod lufy baterii burtowych 24 pancerników Grand Fleet, które co prawda nie szły w tym czasie szykiem torowym, lecz kierunek marszu poszczególnych dywizjonów przebiegał tak, by przeciąć ukosem nowy kurs jednostek Scheera. Oznaczało to, że mniej liczebne jednostki niemieckie mogłyby użyć tylko swojej artylerii dziobowej wobec ustawionych do nich burtami pancerników brytyjskich. Istnieje kilka prawdopodobnych przypuszczeń co do rozumowania niemieckiego dowódcy, przy czym on sam w pobitewnych relacjach i pamiętnikach podaje dosyć naiwną przyczynę podjęcia tej niespodziewanej decyzji o szarży na flotę brytyjską. Oto wersja wiceadm. Scheera, pochodząca z jego raportu dla cesarza sporządzonego 4 lipca 1916 roku (powtórzona niemal dokładnie w powojennych wspomnieniach admirała):



„Było jeszcze zbyt wcześnie, by obrać nocny szyk marszowy. Przeciwnik mógł zmusić nas do walki przed zapadnięciem ciemności, mógł też odciąć nas od powrotu do Zatoki Niemieckiej [Scheer miał na myśli Zatokę Helgolandzką – przyp. aut.]. *Był tylko jeden sposób na uniknięcie tego – uderzyć na przeciwnika po raz drugi, przeprowadzając atak bez liczenia się ze stratami i rzucić do walki wszystkie torpedowce* [niszczyciele – ówczesne rozróżnienie pomiędzy obiema klasami okrętów było bardzo płynne – przyp. aut.]. *Taki manewr sprowadziłby na przeciwnika element zaskoczenia, krzyżując jego plany na pozostałą część dnia, a także, jeśli uderzenie byłoby wystarczająco silne, pozwoliłoby to na oderwanie się od niego na okres nocy. Dawało to też możliwość podjęcia ostatniej próby niesienia pomocy* Wiesbadenowi, *a przynajmniej uratowania jego załogi."*

Powyższe rozumowanie zostało po wojnie przyjęte i rozbudowane w niemieckiej oficjalnej historii działań morskich I wojny światowej. Scheer jawi się tam jako nietuzinkowy taktyk, który śmiałym atakiem wprowadza zamieszanie w szykach brytyjskich i korzystając z niego, spokojnie odchodzi do bazy. Niemieccy historycy przywołują Nelsona i jego taktykę z Trafalgaru, gdzie brytyjski admirał rzeczywiście uderzył mniejszymi siłami w centrum linii floty nieprzyjaciela. Jednocześnie niemieckie opracowanie bitwy jutlandzkiej rozprawia się z powojennymi opiniami brytyjskimi, jakoby manewr Scheera był wyrazem pogubienia się niemieckiego dowódcy w sytuacji, jaka ukształtowała się pomiędzy obiema stronami starcia. Powoływanie się Niemców na przedbitewny plan Nelsona spod Trafalgaru ma jednak charakter dorabiania na siłę logiki do chaotycznych poczynań niemieckiego głównodowodzącego... Nelson rzeczywiście przed bitwą pod Trafalgarem zaplanował uderzenie frontem dwu kolumn brytyjskich okrętów liniowych w ustawione w linię bojową okręty liniowe Francji i Hiszpanii. Rzeczywiście też jego zamysłem było rozbicie formacji przeciwnika i doprowadzenie do chaotycznej bitwy „jeden na jednego", w której miał zamiar pokonać przeciwnika, zanim wrogie okręty z czoła i straży tylnej zdążą nadejść z pomocą. Tyle, że w 1805 roku ze względu na niedużу zasięg artylerii okręty liniowe walczyły ze sobą na z odległości nie większej niż 2000 m, a zwykle z dystansu dosłownie kilkuset metrów. Zbliżające się frontem z prędkością około 7–8 w. brytyjskie okręty liniowe były wystawione na pełnoburtowy ogień floty francusko-hiszpańskiej jedynie przez 10–15 minut, a potem wpadały w nieprzyjacielską formację, szukając sobie przeciwnika do pojedynku artyleryjskiego. Ze względu na zasięg artylerii tylko centralnie położone okręty liniowe floty francusko-hiszpańskiej mogły brać udział w walce. Tymczasem idący ku Grand Fleet wiceadm. Scheer wystawiał się na dalekosiężny ogień floty brytyjskiej, nie dość, że mającej o osiem drednotów więcej, to jeszcze mogącej prowadzić ogień całymi salwami burtowymi. Okręty liniowe nie walczyły już parami z minimalnych odległości. Zanim Hochseeflotte zbliżyłaby się do floty brytyjskiej, z całą pewnością spadłby na nią grad pocisków... co się zresztą wkrótce stało.

Sugerowanie, że nagły atak niemieckiej floty liniowej miałby wprowadzić zamieszanie w szykach Grand Fleet było także wykorzystywaniem braku rozeznania opinii publicznej. Czasy zależnych od wiatru i powolnych zespołów okrętów żaglowych minęły. Formacje pancerników poruszały się z prędkością 20 w. i jak obie strony bitwy jutlandzkiej kilkukrotnie pokazały, były doskonale przygotowane do zespołowych ewolucji. Flota niemiecka mogła zmusić Brytyjczyków do chwilowego odwrotu tylko w jeden sposób – przeprowadzając zmasowany atak torpedowy. Do tego jednak nie była potrzebna samobójcza ofensywa okrętów linowych.

Najmniej do przekonania trafia jednak sugestia, że zawrócenie całej Hochseeflotte miało cokolwiek wspólnego z koniecznością ratowania *Wiesbadena* i jego załogi. Ani Brytyjczycy, ani Niemcy nie narażaliby trzonu floty dla niesienia pomocy uszkodzonemu pancernikowi, a co dopiero mówić o krążowniku lekkim. Wiceadm. Hipper nie zawrócił, by ratować uszkodzonego *Blüchera* w bitwie u ławicy Dogger. Podczas opisanego już „marszu na północ" załogi uciekających przed Hochseeflotte pancerników 5. eskadry Evana-Thomasa miały pełną świadomość tego, że jakiekolwiek uszkodzenie zespołu napędowego któregokolwiek z pancerników będzie oznaczało pozostawienie go w tyle dla dobicia przez okręty niemieckie. Takie były niepisane zasady prowadzenia walki i cokolwiek przywiodło wiceadm. Scheera do zawrócenia prawie bezpiecznej już floty niemieckiej pod działa brytyjskich pancerników, na pewno nie miało to nic wspólnego z intencją ratowania krążownika lekkiego *Wiesbaden*...

Jeśli więc oficjalnie prezentowana wersja rozumowania wiceadm. Scheera nie wytrzymuje próby zdrowego rozsądku i ówczesnej bitewnej praktyki morskiej, to dlaczego ten doświadczony dowódca podjął decyzję niepotrzebnie narażającą jego zespół na zniszczenie? Są dwie prawdopodobne możliwości. Jedna z nich zakłada, że Scheer nie był jeszcze świadomy faktu, że na jego drodze stanęła

Krążownik liniowy *Von der Tann*.



cała Grand Fleet. Jak już wspomniano, ani przez moment żadna ze stron nie miała okazji obejrzeć nawet większego fragmentu zespołu przeciwnika. Wszystko, co dało się dostrzec to błyski wystrzałów i od czasu do czasu niewyraźną sylwetkę wrogiego okrętu – a widoczność ze strony niemieckiej była dużo gorsza niż ze strony brytyjskiej. Przekonanie o napotkaniu na swej drodze mniejszego zespołu brytyjskich okrętów liniowych mogło przywieść Scheera do wykonania takiej szarży. Ta wersja jest jednak mało spójna. Beatty nie ciągnąłby przez godzinę całej Hochseeflotte pod lufy słabszego zespołu brytyjskiego.

Druga wersja rozumowania niemieckiego dowódcy jest bardziej prawdopodobna i wedle opinii jednego z brytyjskich historyków ratuje reputację Scheera jako dobrego taktyka. Obrany po pierwszym zwrocie kurs południowo-zachodni prowadził Hochseeflotte ku wybrzeżom Wielkiej Brytanii – czyli donikąd. Chcąc dostać się do Wilhelmshaven, Scheer musiał skręcić na południowy wschód. Było rzeczą do przewidzenia, że Grand Fleet skieruje się na południe, chcąc przeciąć Niemcom drogę do bazy (co faktycznie nastąpiło). O 18.45 *Moltke* zasygnalizował Scheerowi pozycję czoła brytyjskiej floty, która była zlokalizowana dużo, dużo bardziej na południe niż faktyczna pozycja wiodącego brytyjską formację *King George V*. Skręcając na północny wschód, Scheer miałby w takim wypadku szansę przejścia za rufą Grand Fleet i obejścia jej od wschodniej strony.

Drugi zwrot o 180° zajął Hochseeflotte pięć minut i równo o 19.00 wszystkie 16 pancerników zmierzało już kursem 67°, z powrotem ku Grand Fleet. Czwórka krążowników liniowych Hippera (który jeszcze przebywał na pokładzie *G 39*) opóźniła swój zwrot przez wspomniane już zatrzymanie się *Derfflingera* dla uwolnienia śruby zaplątanej w sieć przeciwtorpedową. Okręty te dopiero o 19.05 zaczęły wychodzić przed pancerniki, a w pięć minut później szły już przed nimi kursem 090° (który w tym czasie obrały także okręty liniowe Scheera). Cały manewr wprowadził spore zamieszanie w niemieckie szyki. Chcąc umożliwić krążownikom liniowym wejście przed czoło Hochseeflotte, Scheer rozkazał o 19.02 zredukowanie prędkości pancerników. Jako że krążowniki wychodziły dopiero z zamętu spowodowanego zatrzymaniem się *Derfflingera*, pancerniki 5. i 6. dywizjonu musiały nie tylko zatrzymać maszyny, ale nawet dać je wstecz, by „wpuścić" krążowniki liniowe przed siebie. Spowodowało to groźbę wpadania okrętów na siebie i ich nagłe wychodzenie z szyku.

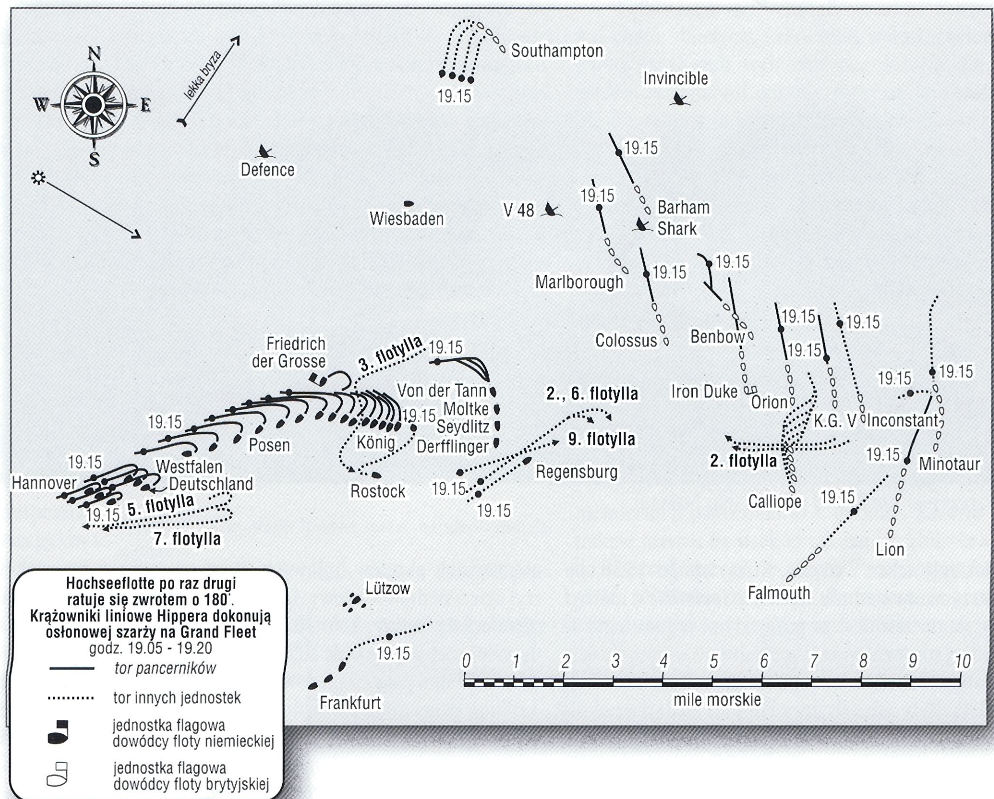
Od 19.05 kolejne niemieckie pancerniki na przedzie formacji zaczęły otwierać ogień do krążowników lekkich Goodenougha, które pojawiły się po ich lewej burcie w trakcie podchodzenia do wraka *Wiesbadena*. Brytyjskie okręty przerwały ostrzeliwanie niemieckiego krążownika i w pośpiechu wycofały się na północ. Od około 19.10 niemieckie pancerniki zaczęły wchodzić w zasięg widoczności jednostek brytyjskich, które kolejno otwierały ogień. Warunki po raz kolejny sprzyjały stronie brytyjskiej. Okręty niemieckie były doskonale widoczne na tle zachodzącego słońca, Niemcy natomiast nie widzieli przez dłuższy czas nic oprócz błysków wystrzałów z brytyjskich jednostek, ukrytych za rzadką warstwą mgły.

W ciągu następnych kilkunastu minut na niemieckie pancerniki i krążowniki liniowe spadł deszcz brytyjskich pocisków. Pierwsze pod brytyjski ogień dostały się krążowniki liniowe 1. grupy rozpoznawczej. Tuż po 19.00 zostały one spostrzeżone z odległości około 17 000 m przez okręt liniowy *Ajax*, który zdążył wystrzelić do nich jedną salwę, nim w pole strzału weszły własne krążowniki lekkie 4. eskadry. Wkrótce potem cztery salwy do *Derfflingera* oddał *Neptune*, a do niego dołączył się uzbrojony w działa kalibru 381 mm *Revenge*. Ten ostatni bardzo szybko uzyskał pięć kolejnych trafień na okręcie flagowym 1. grupy rozpoznawczej. Pierwsze trafienie omalże nie przypieczętowało losu krążownika. Pocisk przeciwpancerny *Revenge* trafił o 19.14 w dach rufowej wieży 305 mm, tuż przy łączeniu płyty dachowej z płytą ściany bocznej. Dostał się do środka wieży, wybuchając tuż nad podajnikiem ładunków prochowych i zapalając kilka znajdujących się tam pojemników z materiałem miotającym. W ciągu sekundy powtórzył się scenariusz znany z kilku okrętów, które już w tej bitwie bądź to znikły z powierzchni, bądź też straciły wieże wraz z obsługą. Słup ognia wystrzelił w dół barbety, zapalając w sumie 20 ładunków prochowych i zabijając na skutek pożaru lub zatrucia gazami 80 marynarzy – prawie całą obsługę wieży i komór amunicyjnych. Dwóch marynarzy zdążyło wyskoczyć na pokład przez otwór w podłodze, przez który wyrzucano puste pojemniki po materiale miotającym, jeden z nich zmarł jednak na skutek poparzeń. Trujące gazy dostały się tubami głosowymi do innych pomieszczeń okrętu. Komory amunicyjne krążownika zostały wkrótce zalane. Na szczęście dla okrętu płomień nie dotarł do wnętrza komór z ładunkami prochowymi, pozostawił także nietknięte pojemniki przygotowane do transportu do wieży, które nie miały zdjętego wieczka. Wieczko to zdejmowano zwykle – wbrew instrukcjom – już w komorach, dla przyśpieszenia ładowania dział.

Dwie minuty po tym trafieniu kolejny pocisk przeciwpancerny *Revenge* trafił w następną, drugą od rufy wieżę 305 mm, a właściwie w jej 260 mm barbetę. Została ona przebita i pocisk wybuchł między działami, tuż pod podłogą wieży. Tym razem od eksplozji zajęło się kolejno 14 ładunków miotających, wypełniając pomieszczenie śmiercionośnym gazem i błyskawicznie podnosząc temperaturę. Z liczącej 78 osób załogi wieży, podajników i komór amunicyjnych ocalało jedynie pięciu marynarzy. Komory wieży zostały naprędce zalane wodą. W ciągu dwóch minut niemiecki okręt stracił połowę uzbrojenia i 150 marynarzy, ale jego załoga musiała mówić o dużym szczęściu, nie dzieląc losu kilku tysięcy marynarzy brytyjskich, którzy w podobny sposób stracili tego dnia życie.

Kolejne trzy trafienia *Revenge* nie dotknęły żadnych żywotnych części krążownika, chociaż dwa z nich poczyniły poważne spustoszenia w pomieszczeniach dowódcy oraz innych oficerów na rufie. W tej części bitwy *Derfflinger* został jeszcze sześciokrotnie trafiony pociskami 305 mm – raz przez *Colingwooda* oraz pięć razy przez pancernik *Colossus*. Żaden z nich nie wyrządził poważniejszych szkód.

Kolejnym celem brytyjskich pancerników oraz zbliżających się z południa krążowników liniowych Beatty'ego stał się *Seydlitz*. Między 19.14 a 19.20 został on czterokrotnie trafiony pociskami 305 mm – dwa razy przez *Herculesa* i dwa razy



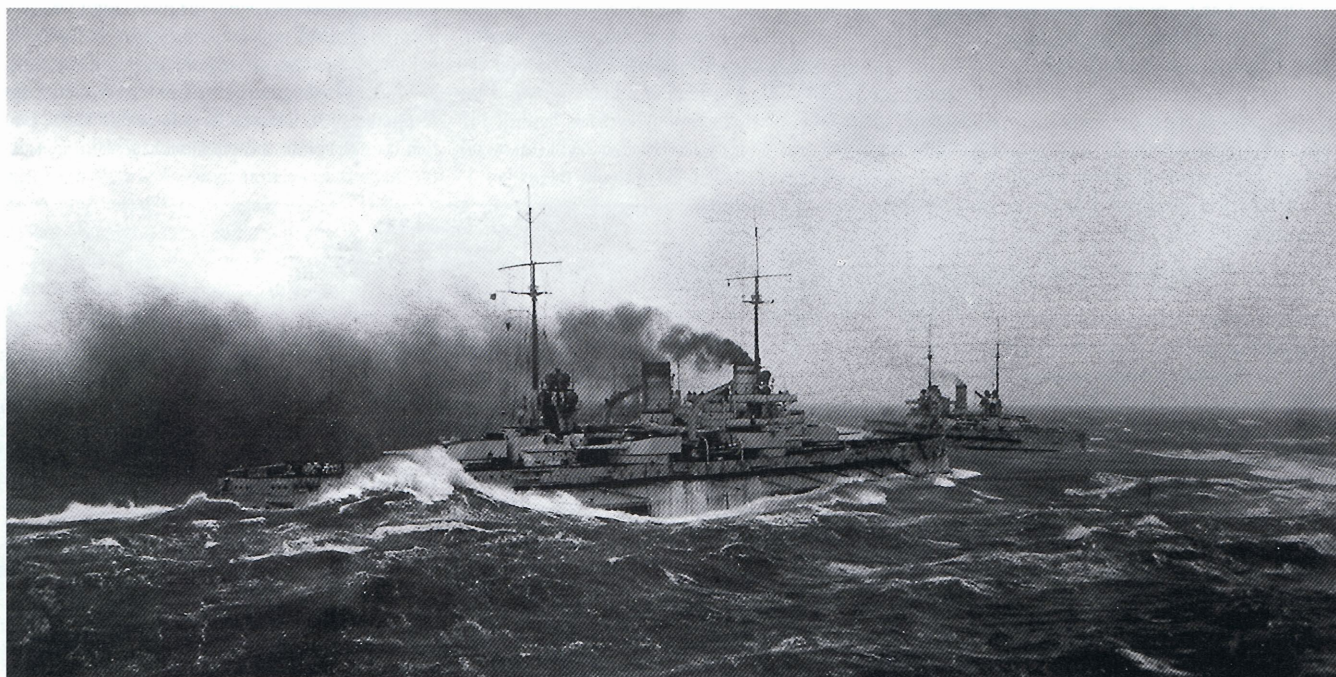
Hochseeflotte po raz drugi ratuje się zwrotem o 180°. Krążowniki liniowe Hippera dokonują osłonowej szarży na Grand Fleet
godz. 19.05 - 19.20
tor pancerników
tor innych jednostek
jednostka flagowa dowódcy floty niemieckiej
jednostka flagowa dowódcy floty brytyjskiej



przez *St. Vincenta*. Pocisk przeciwpancerny z tego ostatniego okrętu przebił tylną ścianę unieruchomionej wcześniej drugiej rufowej wieży dział 305 mm. Jego eksplozja miała miejsce wewnątrz i dokonała spustoszeń w mechanizmach armat i podajników. Wyjątkową odporność na eksplozję i odłamki wykazały składowane w wieży gotowe do załadowania pociski 305 mm, które chociaż powylatywały z rozerwanych stojaków, to jednak nie wybuchły.

O 19.19 pocisk 381 mm trafił także w *Von der Tanna*, wybuchając w dukcie wentylacyjnym tuż za rufową opancerzoną sterówką. Brytyjskie pociski na wody brytyjskie. Na szczęście od zapadnięcia zmroku dzieliło okręt już tylko kilkadziesiąt minut.

Pancerniki niemieckie także znalazły się w opałach, lecz nieco później niż krążowniki liniowe. Wzajemne ustawienie flot spowodowało, iż pierwsze dostrzegły zbliżające się niemieckie okręty pancerniki 1. eskadry, a więc położone na lewym skrzydle Royal Navy i paradoksalnie najbardziej wysunięte w tył za pozostałymi dwiema eskadrami. To właśnie te osiem starszych wiekiem pancerników (z wyjątkiem nowiutkiego *Revenge*) poczyniło największe spustoszenia na pokładach poważnych spustoszeń na tym okręcie. Jeden z nich przebił się tuż pod linią wodną po lewej burcie – około 22 m od dziobu. Efektem tego trafienia stało się stopniowe zalewanie prawie wszystkich pomieszczeń na dziobie do wysokości głównego pokładu; na szczęście dla pancernika za wyjątkiem olbrzymiego przedziału podwodnych wyrzutni torpedowych. Inny pocisk, tym razem kalibru 381 mm, trafił w gruby na 356 mm pancerz burtowy tuż za przednim kominem i tuż pod powierzchnią wody. Chociaż płyta pancerna wytrzymała impet uderzenia, jej kilkucentymetrowe przemieszczenie się w głąb kadłuba doprowadziło do kolejnych



Pancerniki *Rheinland* i *Posen* (typ Nassau).

dosięgły także *Lützowa*, który tuż po 18.30, po otrzymaniu siedmiu trafień z *Invincible'a* nie był w stanie zawrócić za pozostałymi jednostkami 1. grupy rozpoznawczej i ze zredukowaną prędkością zatoczył wielkie koło, podążając w końcu za swoją flotą. Były okręt flagowy Hippera znalazł się około 3 mil dalej na południe od szarżujących na powrót niemieckich okrętów liniowych i o 19.14 dostał się pod ogień trzech brytyjskich pancerników.

Do krążownika strzelały *Monarch*, *Orion* i *Centurion*, trafiając go pięciokrotnie, zanim siódemka eskortujących go niszczycieli zaczęła około 19.20 stawiać w pośpiechu zasłonę dymną. Niemiecki okręt oddał przedtem kilka salw, jednakże wszystkie były niecelne. Brytyjskie pociski rozbiły na *Lützowie* prawe działo 305 mm w dziobowej wieży, a także przecięły przewody elektryczne zasilające wszystkie mechanizmy rufowej wieży 305 mm. Odłamki kolejnego pocisku uszkodziły z kolei podajniki i mechanizmy podnoszące prawe działo drugiej dziobowej wieży 305 mm. W tej samej wieży zapalił się jeden z pojemników z ładunkami miotającymi, powodując śmierć dowódcy wieży i kilku marynarzy z obsługi prawego działa. Wieże *Lützowa* miały wewnątrz 25 mm gródź oddzielającą mechanizmy i obsługę obu armat, co w tym wypadku uratowało pozostałych marynarzy i drugie działo. Skryty za olbrzymią chmurą dymu *Lützow* obrał około 19.30 kurs 257°, najszybciej oddalający go od Grand Fleet, jednakże prowadzący wprost niemieckich okrętów liniowych. Pierwszy otworzył ogień siedmiowieżowy *Agincourt*, oddalony od niemieckiej linii o około 10 000 m. To najprawdopodobniej jego pocisk 305 mm trafił o 19.14 w górny 203 mm pancerz burtowy w dziobowej części kadłuba pancernika *Markgraf*. Nie był to jednak pocisk przeciwpancerny i rozleciał się on w zderzeniu z nawet tak cienkim pancerzem. Później, o 19.23 i 19.26, *Agincourt* zdołał jeszcze dwukrotnie trafić pancernik *Kaiser*. Jeden z pocisków wybuchł w pewnej odległości od kadłuba, powodując tylko powierzchowne zniszczenia, drugi natomiast wpadł przez ścianę prawoburtowego siódmego stanowiska działa 150 mm i przeleciał do znajdującego się poniżej magazynu hamaków. Tam rozpadła się jego głowica z zapalnikiem, natomiast sam pocisk (burzący) przeleciał jeszcze niżej, do bunkra węglowego, gdzie spoczął nietknięty, z palącym się spokojnie wypełniającym go materiałem wybuchowym.

O 19.10 ogień otworzyły *Barham* i *Valiant* z trójki pancerników typu Queen Elizabeth, znajdujących się na zapleczu pozostałych brytyjskich jednostek. Jest niemożliwe do ustalenia, które z nich były sprawcami konkretnych trafień, jednakże w tym czasie niemiecki *Grosser Kurfürst* zanotował cztery trafienia pociskami 381 mm, a *Helgoland* jednym. *Grosser Kurfürst* został w tej fazie bitwy trafiony dodatkowo trzema pociskami 343 mm z pancernika *Marlborough* i wszystkie one dokonały przecieków i zalania zbiorników obrony przeciwtorpedowej. Po kilkunastu minutach w kadłubie *Grosser Kurfürsta* znajdowało się już około 800 t wody. Wielu przesądnym na pokładzie pancernika ścierpła skóra... 31 maja 1878 roku, a więc dokładnie 38 lat wcześniej, poprzedni pancernik niemiecki o tej nazwie zatonął wraz z większością załogi po zderzeniu z pancernikiem *König Wilhelm*. Natychmiastowa akcja ekip awaryjnych powstrzymała główne przecieki, lecz następnego dnia po bitwie, już w drodze do bazy, okręt musiał poważnie zredukować prędkość. W kadłubie zaś znajdowało się wtedy już 3000 t wody.

W tym samym czasie brytyjskie pancerniki wystrzeliły w kierunku niemieckiej floty dwie niecelne torpedy. Około 19.15 *Revenge* wziął na cel krążownik liniowy *Von der Tann*, zaś o 19.25 *Marlborough* piąty niemiecki okręt w szyku (*Kaiser*).

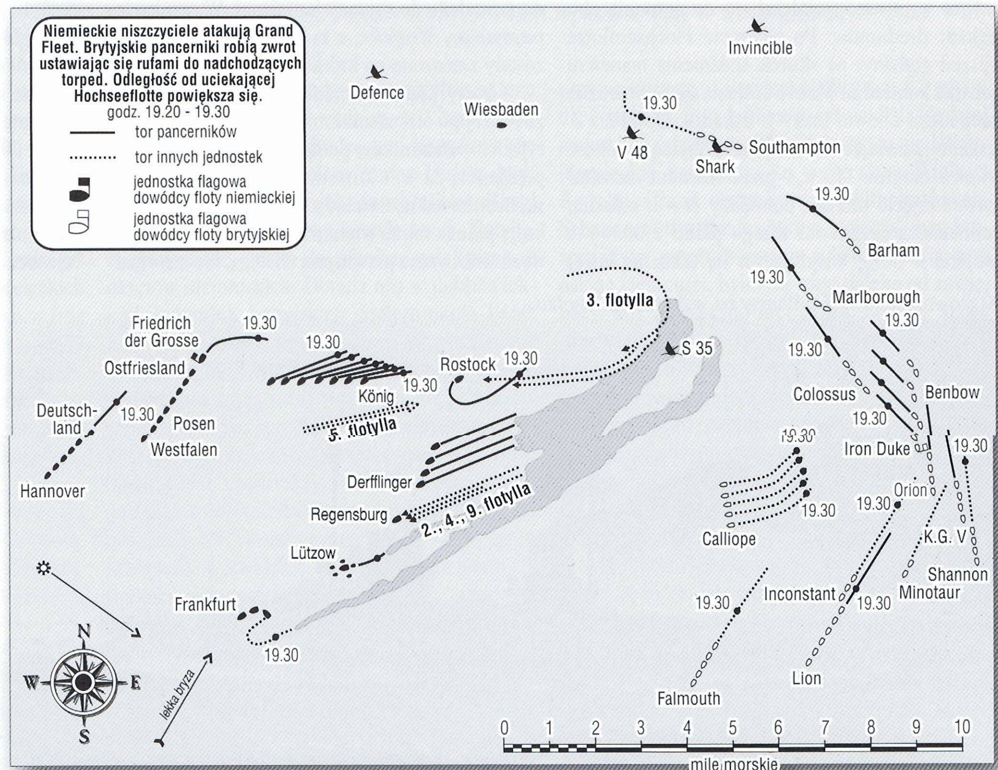
Do niemieckich pancerników prowadziły też sporadyczny ogień *Thunderer*, *Canada* i flagowy *Iron Duke*. Tylko temu ostatniemu udało się jednak trafić – o 19.18 celnie ugodził wiodącego niemiecką linię *Königa*. Grand Fleet szła do godziny 19.05 kursem 167°, kiedy to Jellicoe zarządził zwrot w prawo na kurs 201°, chcąc w tej tak sprzyjającej taktycznie sytuacji przyśpieszyć zbliżanie się do niemieckich okrętów. Niemalże w tym samym momencie, kiedy sześć brytyjskich dywizjonów okrętów liniowych zaczęło skręcać w prawo, z idącego lewym skrzydłem Grand Fleet *King Geo-*

rge V, a tak że ze znajdującego się przed nim krążownika pancernego *Duke of Edinburgh* nadeszły jednocześnie meldunki o dostrzeżeniu U-bootów znajdujących się na nowym kursie floty. Jellicoe, węsząc zastawioną pułapkę (niesłusznie, bowiem na tym akwenie nie było niemieckich okrętów podwodnych), o 19.09 nakazał pozostałym pancernikom powrót do pierwotnego kursu. Trzy minuty później, widząc zaangażowanie dwóch prawoburtowych dywizjonów pancerników w walkę z nacierającą Hochseeflotte, brytyjski admirał rozkazał im zajęcie miejsca za rufą 4. i 3. dywizjonu (czyli 4. eskadry). W narastającym zamieszaniu tylko 6. dywizjon (skrajny) skręcił w lewo, zmieniając kurs na 133°, 5. dywizjon zaś nadal podążał kursem 167°. Kurs, jakim szła Grand Fleet prowadził na przecięcie kursu floty niemieckiej i gdyby nie to, że flota brytyjska była ustawiona w sześć równoległych rzędów, szykowałoby się podręcznikowe „postawienie kreseczki nad T", czyli ustawienie brytyjskiej floty pełną burtą wobec idących szykiem torowym pancerników niemieckich. Do takiego rozwoju wydarzeń brakowało Jellicoe ustawienia swoich pancerników w jedną linię. O 19.16 rozkazał on 2. eskadrze pancerników (dywizjony 1. oraz 2.) rozwinięcie pełnej prędkości i wejście przed 3. dywizjon, czyli ten, który prowadził flagowy *Iron Duke*. Jako że oba i tak były wysunięte przed pozostałe dywizjony, wyjście na czoło floty było kwestią kilku minut. Mimo tego ostatni okręt 2. dywizjonu – *Thunderer* – znalazł się o 19.18 jedynie około 200 m przed dziobem *Iron Duke'a* i Jellicoe zarządził zmniejszenie prędkości swojego dywizjonu do 15 w., tak aby lewoskrzydłowe eskadry zdążyły „wskoczyć" na czoło formacji. Brytyjczykom nie było jednak dane ukończyć formowania szyku liniowego, bowiem znajdująca się w najgorszej z możliwych sytuacji flota niemiecka rozpoczęła desperacką próbę uniknięcia konfrontacji z przeważającym i lepiej manewrującym przeciwnikiem...

Scheer dość szybko zorientował się w niekorzystnym położeniu, w jakim znalazła się jego flota na skutek zawrócenia o godzinie 18.55. Co prawda, z pokładu jego okrętu jednostki brytyjskie nie były widoczne, lecz liczba padających wokół pocisków wskazywała na zbliżanie się brytyjskich sił głównych. O 18.13 Scheer wydał pierwszy z trzech następujących po sobie rozkazów, które miały na celu uratowanie Hochseeflotte z pułapki, w jaką sama się wpędziła. Na maszt sygnałowy powędrował najpierw kod flagowy przeznaczony dla 1. grupy rozpoznawczej, nakazujący krążownikom liniowym atak na przeciwnika wszystkimi siłami – z pełną świadomością wszystkich tego konsekwencji („*Schlachtkreuzer ran an den Feind, voll einsetzen*"[5]). Rozkaz ten jest często interpretowany jako nakazujący czwórce niemieckich krążowników liniowych samobójczą szarżę, mającą na celu odwrócenie uwagi od uciekającej Hochseeflotte. Tak drastycznego zamysłu niemiecki admirał zapewne nie miał, zaś kod sygnałowy był ograniczony i nie zawsze można było wyrazić nim w pełni intencję nadawcy. Mając to na względzie, Scheer wysłał dwie minuty później kolejny rozkaz przeznaczony dla krążowników liniowych, wyjaśniający im dokładniej ich zadanie i łagodzą cy brutalną wymowę poprzedniego komunikatu. Nakazywał on krążownikom zwrot w stronę przeciwnika w celu związania jego sił („*Grosse Kreuzer, Gefechtswendung rein in den Feind. Ran!*"[6]). Nie był to rozkaz popełnienia zbiorowego samobójstwa i rzucenia się czterema jednostkami na całą Grand Fleet – Scheer oczekiwał, iż krążowniki liniowe zaprzątną uwagę brytyjskiej floty na kilka minut, w czasie których będzie on mógł dokonać kolejnego zwrotu i zniknąć ze wszystkimi pancernikami za zasłoną dymną. Sposób postępowania i czas, przez jaki 1. grupa rozpoznawcza miała pozostawać w kontakcie z czołem Grand Fleet leżały tylko i wyłącznie w gestii kmdr. Hartoga, dowódcy *Derfflingera* i tymczasowego przełożonego całego zespołu. Pozorowany atak krążowników liniowych mający na celu osłonienie wycofującej się Hochseeflotte został po raz pierwszy zastosowany podczas jesiennych manewrów floty w 1912 roku przez adm. Gustava von Bachmanna – poprzednika Hippera na stanowisku dowódcy Grupy Rozpoznawczej. Również sam Hipper kilkakrotnie ćwiczył ten wariant ze swoimi okrętami.

Drugim rozkazem, jaki wydał Scheer było nakazanie flotyllom niszczycieli zaatakowania Grand Fleet z jednoczesnym postawieniem zasłony dymnej, która zakryłaby odwrót Hochseeflotte. I wreszcie o 19.18 wszystkie pancerniki otrzymały rozkaz natychmiastowego, jednoczesnego zwrotu o 180° przez prawą burtę. Trzeci w tej bitwie taki manewr niemieckiej floty nie przebiegł jednakże w takim porządku jak dwa poprzednie. Pancerniki nie tworzyły już idealnej linii, niektóre były też zbyt blisko siebie, by móc bezpiecznie wykonać rozkaz. Do tego dochodził coraz intensywniejszy i celniejszy ogień Brytyjczyków, który powodował, że niektórym niemieckim dowódcom puszczały nerwy... Jak pamiętamy, Niemcy wykonywali swój zwrot o 180°, zaczynając od ostatniej jednostki w szyku. W zaistniałej sytuacji miał nią być pancernik *Westfalen*. Tymczasem zastępca Scheera, wiceadm. Ehrhard Schmidt na *Ostfrieslandzie*, wiodącym tylną ósemkę pancerników Hochseeflotte (1. eskadrę), rozpoczął zwrot w prawo, nie czekając na swój ostatni okręt! Znajdujący się między 1. i 3. eskadrą pancerników flagowy *Friedrich der Grosse* wykonał natomiast zwrot... w lewo. Wiceadm. Scheer zauważył bowiem, że będąca w przedzie 3. eskadra nie dość, że zbita jest w ciasny szyk, to jeszcze znajduje się po lewej burcie *Friedricha der Grosse*. Zwrot w lewo miał na celu zrobienie okrętowi więcej miejsca do odwrotu.

Tymczasem w 3. eskadrze także zapanował chaos. *Markgraf*, który miał wyłączoną lewą śrubę na skutek wybuchu pocisku *Oriona*, z trudem utrzymywał pozycję w szyku. Nie mając możliwości utrzymywania maksymalnej prędkości, jego dowódca, kmdr Seiferling, w obawie, że nie zdąży „załapać się" na swoje miejsce w szyku, świadomie wykonał zwrot przed znajdującym się z tyłu pancernikiem *Kronprinz Wilhelm*, licząc na to, że dzięki temu zniweluje przewagę prędkości pozostałych jednostek. Spowodowało to jednak sporo zamieszania, bowiem następny w kolejności do zwrotu *Grosser Kurfürst* znalazł się... burta w burtę z wolniejszym *Markgrafem*. Sytuacja taka trwała przez kilka minut, aż wreszcie *Markgrafowi* udało się wejść między *Kaisera* a *Kaiserin*, chociaż jego miejsce w szyku było za rufą *Kaisera*. Podobna sytuacja przytrafiła się ostatniej parze niemieckich pancerników 3. eskadry. *Kaiserin* w trakcie marszu na wschód tak bardzo zbliżyła się do poprzedzającego ją okrętu *Prinz Regent Luitpold*, że została zmuszona do zwrotu w prawo

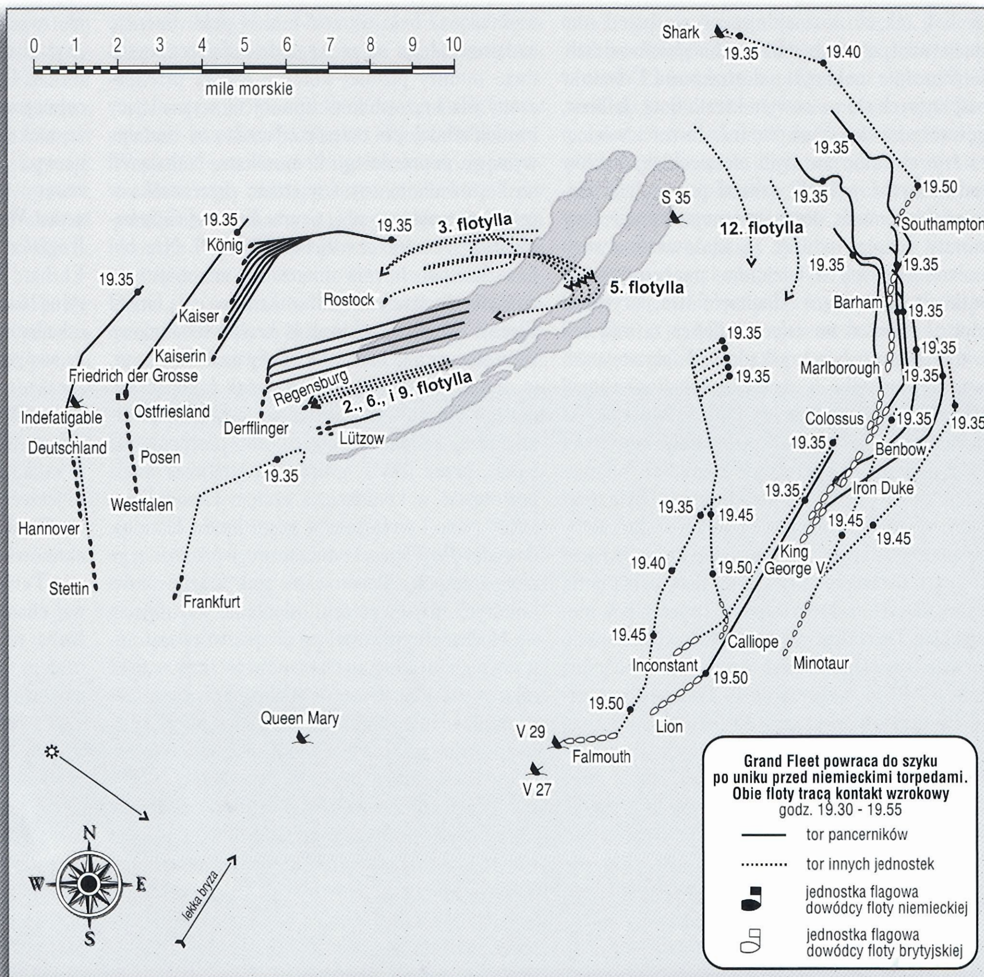


[5] (niem.) „Krążowniki liniowe ruszać na nieprzyjaciela. Do ataku."

[6] (niem.) „Krążowniki liniowe zwrot w kierunku przeciwnika."

jeszcze przed otrzymaniem rozkazu Scheera. Po zwrocie *Kaiserin* zwolniła, chcąc pozostawić miejsce w szyku flagowemu *Friedrich der Grosse*, który w tym czasie próbował wrócić na swoją pozycję po wspomnianym już skręcie w lewo. Na skutek tych posunięć *Prinz Regent Luitpold* znalazł się po wykonaniu zwrotu po prawej burcie *Kaiserin* i minęło kolejnych kilka minut, zanim obie jednostki powróciły do swych poprzednich pozycji.

Wszystkie powyżej opisane manewry miały miejsce mniej więcej jednocześnie i działy się pod silnym ogniem brytyjskich pancerników – przez kilka minut większość pancerników 3. eskadry płynęła rozwinięta w wachlarz i w dużym skupieniu, co ułatwiało pracę angielskim celowniczym. Dla częściowego zażegnania niebezpieczeństwa płynący na czele, a więc ostatni w zwrocie *König*, nim wykonał skręt o 180°, ustawił się z własnej inicjatywy o 19.25 w linię wiatru (kurs około 212°) i postawił zasłonę dymną. Wkrótce potem zasłonę dymną zaczęła także stawiać znajdująca się w przedzie *Kaiserin*. O 19.22 Scheer wydał 1. eskadrze rozkaz obrania kursu 257°, pięć minut później zmieniając go na 212° i ustalając prędkość zespołu na 17 w. 3. eskadra była w tym momencie w takiej rozsypce, że jakiekolwiek określanie jej docelowego kursu nie miało żadnego sensu. Dopiero około 19.30 zajęła ona miejsce za idącym kursem 212° okrętem *Prinz Regent Luitpold*, znajdując się jednak około dwie mile za *Friedrichem der Grosse* i będąc w jego lewej rufowej ćwiartce.

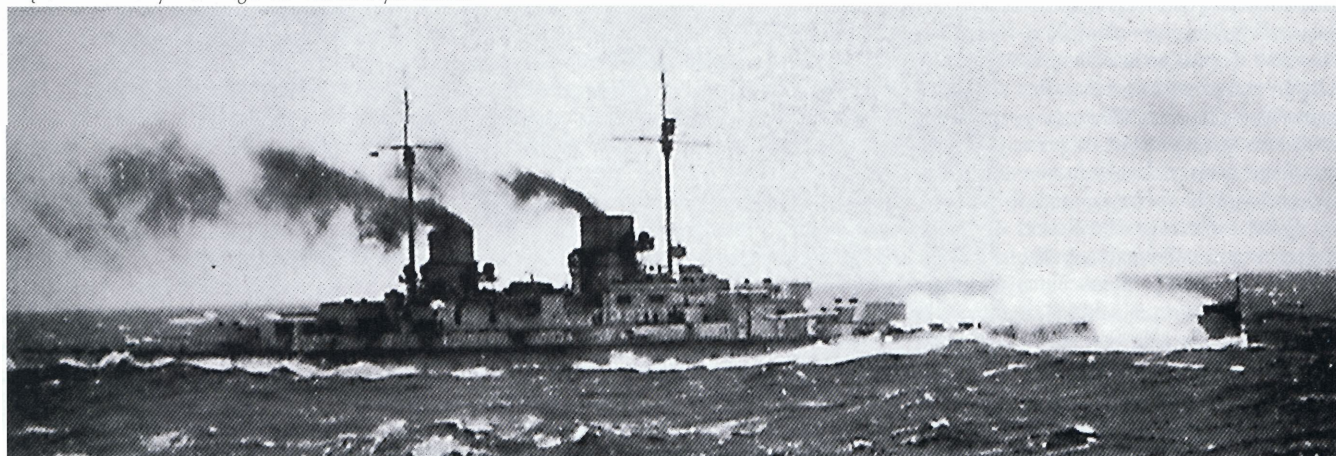


Wspomnieć tutaj należy o niemieckiej 2. eskadrze starych pancerników, której dotychczasowy udział w bitwie ograniczał się do gonienia obu eskadr drednotów. Po odwrocie Hochseeflotte sprzed godziny, na skutek spóźnienia manewru szóstka kontradm. Mauve znalazła się na przedzie, lecz nieco z lewej burty 1. eskadry. Dowódca 2. eskadry, zważając na niską maksymalną prędkość swoich okrętów (16 w.), przez moment rozważał nawet zajęcie miejsca pomiędzy 1. i 3. eskadrą, jednakże zrezygnował z tego planu z obawy o wejście w drogę znajdującym się także po lewej stronie Hochseeflotte krążownikom liniowym Hippera. Po kolejnym zwrocie o 18.55, eskadra znowu podążyła za drednotami. Odwrót z godziny 19.18 ponownie ustawił predrednoty w czołówce Hochseeflotte, jednakże ich położenie z prawej burty zawracającej właśnie w prawo 1. i 3. eskadry doprowadziło do sytuacji kolizyjnej. W rezultacie prowadzący *Westfalen*, a za nim reszta 1. eskadry zostały zmuszone na krótko do zwrotu w prawo.

Cztery krążowniki liniowe 1. grupy rozpoznawczej po otrzymaniu rozkazu zajęcia sobą brytyjskich pancerników podążyły w ich kierunku z prędkością 23 w. i kursem 167°. Ogień brytyjski skoncentrował się na wiodącym zespół *Derfflingerze*, który jednak mimo wielu trafień i utraty obu rufowych wież wraz z prawie całą obsługą, nie otrzymał ciosów, które zagroziłyby jego pływalności lub szybkości. O 19.20, widząc zawracające pancerniki, dowódca *Derfflingera*, kmdr Hartog, zawrócił zwrotem w prawo i rozpoczął odwrót. Chociaż ta tzw. szarża śmierci trwała niezwykle krótko, to jednak 1. grupa rozpoznawcza wzięła na siebie główny ogień brytyjskich pancerników, umożliwiając siłom głównym wykonanie skomplikowanego manewru odwrotu. Warto przy tym zaznaczyć, że w trakcie szarży *Derfflinger* zbliżył się do najbliżej wysuniętego brytyjskiego pancernika *Colossus* na jedynie 7000 m. O 19.30 cała czwórka pełną mocą gnała już kursem 246°, kryjąc się za postawioną przez niszczyciele zasłoną dymną.

W niezwykle niekorzystnej sytuacji, w jakiej – nie bez własnej winy – znalazła się niemiecka

Krążownik liniowy *Derfflinger* na wzburzonym morzu.



flota w pierwszym kwadransie po 19.00, kluczowym posunięciem wiceadm. Scheera, które uratowało jego zespół od bardzo poważnych strat było posłanie do boju przeciw Royal Navy dwóch niepełnych flotylli torpedowców. Te ledwie dziesięć niewielkich jednostek, jakie Scheer posłał do ataku torpedowego o 19.15 pozwoliło Hochseeflotte na szczęśliwe oderwanie się od Grand Fleet. Szczęśliwe – bo ścigająca Niemców flota brytyjska miała przed sobą co najmniej półtorej godziny dobrej widoczności. Astronomiczny zachód słońca przypadał 31 maja na godzinę 20.19, lecz na zachodzie, czyli po stronie, po której Brytyjczycy widzieli jednostki niemieckie, warunki umożliwiające prowadzenie ognia panowały aż do mniej więcej 21.00. Okoliczności, w jakich Hochseeflotte uniknęła brytyjskiego pościgu były szczęśliwe także z tego powodu, że były wynikiem błędów strony brytyjskiej. Niemiecki atak torpedowy zaczął się już o 19.15, jeszcze przed rozkazem Scheera, który został odebrany dopiero o 19.21. Polecenie jego wykonania zostało wydane przez komodora Heinricha z krążownika *Regensburg*. Z siedmiu flotylli, jakimi dysponowała w bitwie flota niemiecka w bezpośredniej eskorcie zawracających pancerników znajdowały się trzy i to niepełne. 7. i 5. przebywały z tyłu, w pobliżu 2. eskadry starszych pancerników, cztery jednostki 3. flotylli zostały o 19.00 wysłane w kierunku wraku *Wiesbadena* dla podjęcia jego załogi. Osiem niszczycieli odesłano do eskorty *Lützowa* (trzy z czterech jednostek 3. flotylli, trzy jednostki z 9. flotylli oraz dwie jednostki z 6. flotylli), przy czym jeden z nich – *G 39* – po zabraniu na pokład kontradm. Scheera próbował dogonić swoje krążowniki liniowe, by go na *Moltke*, co udało się dopiero o 21.15. Komodor Heinrich pchnął do ataku tylko dziesięć jednostek – *G 41*, *V 44*, *G 87* i *G 86* z 6. flotylli oraz *V 28*, *V 26*, *S 36*, *S 51*, *S 52* i *S 35* z 9. flotylli. Wszystkie idące do ataku niszczyciele miały razem do dyspozycji 39 torped. Najpierw ku brytyjskim pancernikom ruszyła czwórka z 6. flotylli, kierując się z pełną prędkością kursem 100°. Około godziny 19.22 wystrzeliły one z odległości 7000–8000 m 11 torped. Dwa z nich (*G 41* i *G 87*) zostały w czasie ataku trafione pociskami 152 mm, *G 86* zaś został uszkodzony odłamkami pocisku dużego kalibru, który rozerwał się u jego burty. Sześć pozostałych torpedowców ruszyło ku Grand Fleet nieco z tyłu i z lewej burty pierwszej czwórki. Dostały się one pod bardzo ciężki ogień brytyjskiej artylerii i zdołały wystrzelić jedynie dziesięć torped. *V 28* i *S 51* zostały trafione pociskami 152 mm, zaś *S 35* został wręcz przecięty na pół salwą ciężkich pocisków (prawdopodobnie wystrzelonych z *Iron Duke'a*) i natychmiast zatonął wraz z całą załogą i rozbitkami z *V 29*. 6. flotylla rozpoczęła wystrzeliwanie torped około 19.26. Mimo kilku trafień i niewielkiej odległości, oprócz *S 35* wszystkie pozostałe niemieckie niszczyciele zdołały powrócić za zasłonę dymną skrywającą odwrót Hochseeflotte.

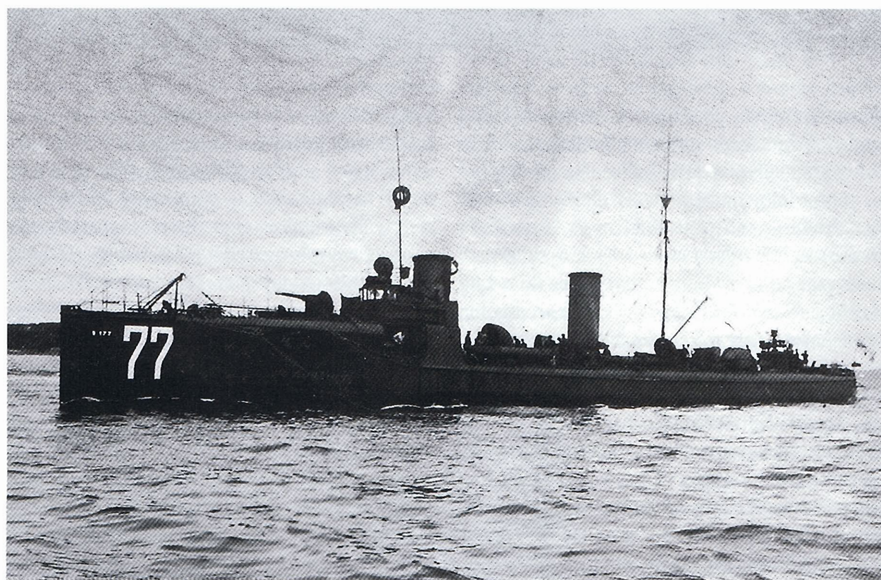
Kiedy obie flotylle rozpoczynały atak, na pozostałe torpedowce dotarł rozkaz Scheera, nakazujący wszystkim niszczycielom wykonanie zmasowanego ataku na Grand Fleet. O 19.23 w kierunku brytyjskich pancerników ruszyły *S 53*, *V 71*, *V 73* i *G 88* – znajdujące się na prawym skrzydle Hochseeflotte jednostki 3. flotylli. *S 54*, który pozostał w tyle, tocząc pojedynek artyleryjski z *Sharkiem*, teraz gonił swoją flotyllę, pozostając około 700 m w tyle. Razem z 3. flotyllą do ataku torpedowego ruszył także *S 32* z 1. flotylli, który także „zgubił" swój przydział z powodu zaangażowania w walkę z *Sharkiem*. Cała piątka po przejściu przez linię niemieckich okrętów liniowych skierowała się ku północnemu skrajowi zasłony dymnej postawionej przez poprzedzające je niszczyciele. Po jej przejściu okazało się, że w zasięgu wzroku nie było już Grand Fleet, która w tym czasie zawróciła, próbując uniknąć wystrzelonych torped. Niemieckie niszczyciele wdały się natomiast w krótką walkę ze swymi odpowiednikami z brytyjskiej 12. flotylli, odpalając do nich dwie torpedy. *S 54*, płynący bardziej na wschód od pozostałych jednostek, zdołał dostrzec brytyjskie pancerniki i wystrzelił ku nim jedną torpedę.

Pozostałe w pobliżu niemieckich pancerników dziesięć jednostek 2. flotylli oraz trzy jednostki 6. flotylli ruszyły do ataku o 19.22, lecz po upływie kilku minut, kiedy przechodziły one między wracającymi z szarży krążownikami liniowymi, komodor Heinrich niespodziewanie odwołał atak. Ze słabnącego ognia artyleryjskiego Brytyjczyków wywnioskował on, że Grand Fleet zrobiła unik przed nadchodzącymi torpedami i że w tej sytuacji jego okrętom trudno będzie dojść na czas do odchodzących pancerników Royal Navy. W kierunku bitwy ruszyła też 5. flotylla, znajdująca się daleko na przedzie całej formacji okrętów niemieckich. Dotarła ona w pobliże lekkich jednostek brytyjskich dopiero około 19.50, lecz została przez nie odpędzona silnym ogniem artyleryjskim. 7. flotylla została natomiast celowo wykluczona z udziału w ataku, aby nie pozbawiać niemieckich pancerników jakiejkolwiek eskorty. W czasie kiedy niemieckie niszczyciele atakowały Grand Fleet, dopełnił się los *V 48*, uszkodzonego pociskami unieruchomionego brytyjskiego niszczyciela *Shark*. Dostał się on pod zmasowany ogień krążowników lekkich 2. eskadry, a także lidera 12. flotylli – niszczyciela *Faulknor*. Do nich dołączyło się wkrótce kilka innych niszczycieli tejże flotylli, topiąc niemiecki okręt z całą załogą, za wyjątkiem trzech marynarzy podniesionych o świcie przez szwedzki parowiec.

Sytuacja floty niemieckiej sprzed wykonania ataku torpedowego nie była dobra. Co prawda, zasłona dymna postawiona przez niszczyciele skutecznie zasłoniła brytyjskim pancernikom pole widzenia, przez co ostrzał niemieckich okrętów ustał, jednakże po przejściu przez zadymiony akwen Hochseeflotte ponownie znalazłaby się na celowniku Brytyjczyków. Grand Fleet miała przed sobą prawie półtorej godziny znośnej widoczności ku wschodowi i olbrzymią przewagę w prędkości, sile ognia i ilości okrętów liniowych. Tylko dwa brytyjskie pancerniki – *Warspite* i *Marlborough* – nie mogły z powodu uszkodzeń brać udziału w pościgu.

Pozostałe okręty, nawet postrzelane przez Niemców krążowniki liniowe, mogły dalej gonić okręty niemieckie. Po stronie niemieckiej natomiast kilka pancerników i krążowników liniowych miało w kadłubach po kilkaset, a nawet kilka tysięcy ton wody. W olbrzymim zagrożeniu było też sześć starych predrednotów 2. eskadry, które ze swoimi 16 w. nie były w stanie uciec brytyjskim krążownikom liniowym, nawet jeśli zważyć na ich czołową pozycję w niemieckiej formacji. Co gorsza dla Niemców, flota Jellicoe położona była bardziej na wschód od niemieckiej i ścigając ją, pędziłaby niemieckie pancerniki ku wybrzeżom Wielkiej Brytanii. Chcąc obrać kurs na Wilhelmshaven, Scheer umożliwiłby Anglikom „ścięcie" jego kursu. Gdyby nawet Niemcom udało się uciec pod osłonę ciemności, byli i tak zbyt daleko od swojej bazy, aby dotrzeć do niej przed świtem. Mając przewagę także w lekkich jednostkach, Grand Fleet mogłaby utrzymywać kontakt z przeciwnikiem również nocą, kiedy to z oczywistych przyczyn prowadzenie ognia było niemożliwe. Jellicoe miałby po wschodzie słońca dość czasu, by dopełnić dzieła zniszczenia...

Tymczasem adm. Jellicoe w najlepszej w tej bitwie, a nawet w całej wojnie sytuacji do zniszczenia przeciwnika zawrócił swoją flotę, starając się ochronić swoje okręty przed rachitycznym atakiem niemieckich niszczycieli – tracąc jedyną i ostatnią w tej wojnie okazję na odniesienie druzgocącego zwycięstwa nad flotą niemiecką. Moment ten stał się przyczyną wielu gorzkich pobitewnych, a nawet powojennych kontrowersji między tymi, którzy bronili decyzji brytyjskiego



Niemiecki niszczyciel *V 77* (typ *V 67*). Typ ten był reprezentowany w bitwie jutlandzkiej przez *V 71*, *V 73* i *V 69*.

admirała, a tymi, pod wodzą wiceadm. Beatty'ego, którzy nie mogli darować Sir Johnowi straconej szansy na pomszczenie ciosów, jakie w tej bitwie Niemcy zadali Royal Navy.

Niemiecki atak torpedowy zaczął się w najgorszym dla Brytyjczyków momencie, czyli w trakcie zarządzonego o 19.16 formowania Grand Fleet z siedmiorzędowej kolumny na powrót w szyk liniowy. Jellicoe chciał w ten sposób dopaść Niemców, mając pancerniki ustawione tak, by mogły ku nieprzyjacielowi strzelać pełnymi salwami burtowymi. O 19.18 brytyjski admirał nakazał swojej i poprzedniej kolumnie (3. eskadra) pancerników zmniejszenie prędkości do 15 w., by zrobić miejsce wchodzącym przed nie pancernikom 2. eskadry. Trzy minuty później dostrzeżono atakującą pierwszą falę niemieckich niszczycieli.

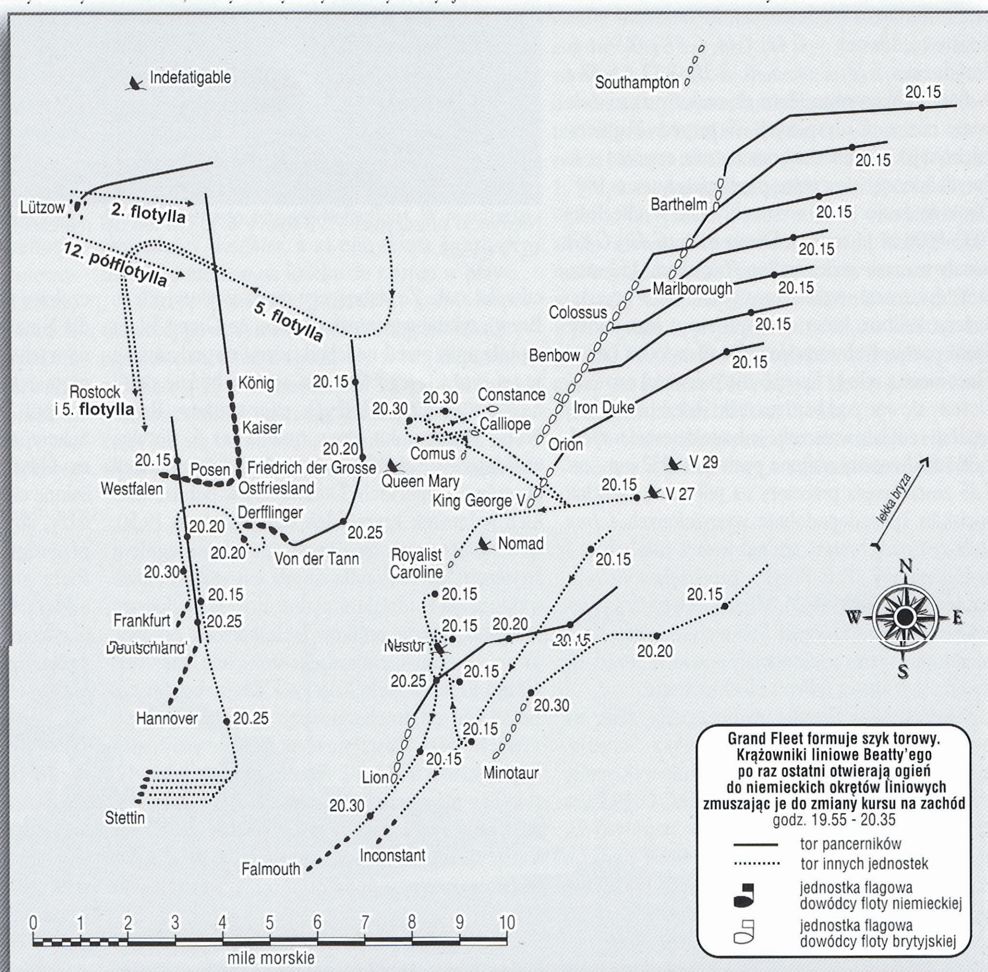
Pancerniki brytyjskie były ustawione niemalże pełną burtą w stosunku do torped, które wkrótce miały nadpłynąć. Aby zminimalizować niebezpieczeństwo trafienia, Jellicoe nakazał wychodzącej na czoło formującego się szyku liniowego 2. eskadrze natychmiastowy skręt o 45°. Miała ona w ten sposób odejść dalej od kolejnych czterech dywizjonów, którym brytyjski głównodowodzący polecił skręt w lewo o 23° (dwa rumby). Wkrótce, po ustaleniu dokładnego kursu atakujących niszczycieli, Jellicoe kazał dołożyć do poprzedniej zmiany kursu kolejne dwa rumby, dzięki czemu pancerniki miały ustawić się prawie idealnie rufami do nadchodzących torped. Faktyczne zmiany kursów były jednak trochę bardziej skomplikowane, bowiem poszczególne dywizjony musiały wprowadzać korekty związane z koniecznością omijania jednostek eskorty. Trzy jednostki 5. eskadry pancerników szły nieco innym kursem (128°), prawdopodobnie chcąc wejść na tył linii pancerników formującej się wzdłuż 3. dywizjonu. Dzięki temu pancerniki Evana Thomasa nie musiały wykonywać tak gwałtownego skrętu w lewo, zmieniając kurs jedynie na 105° i to zaledwie na dwie – trzy minuty.

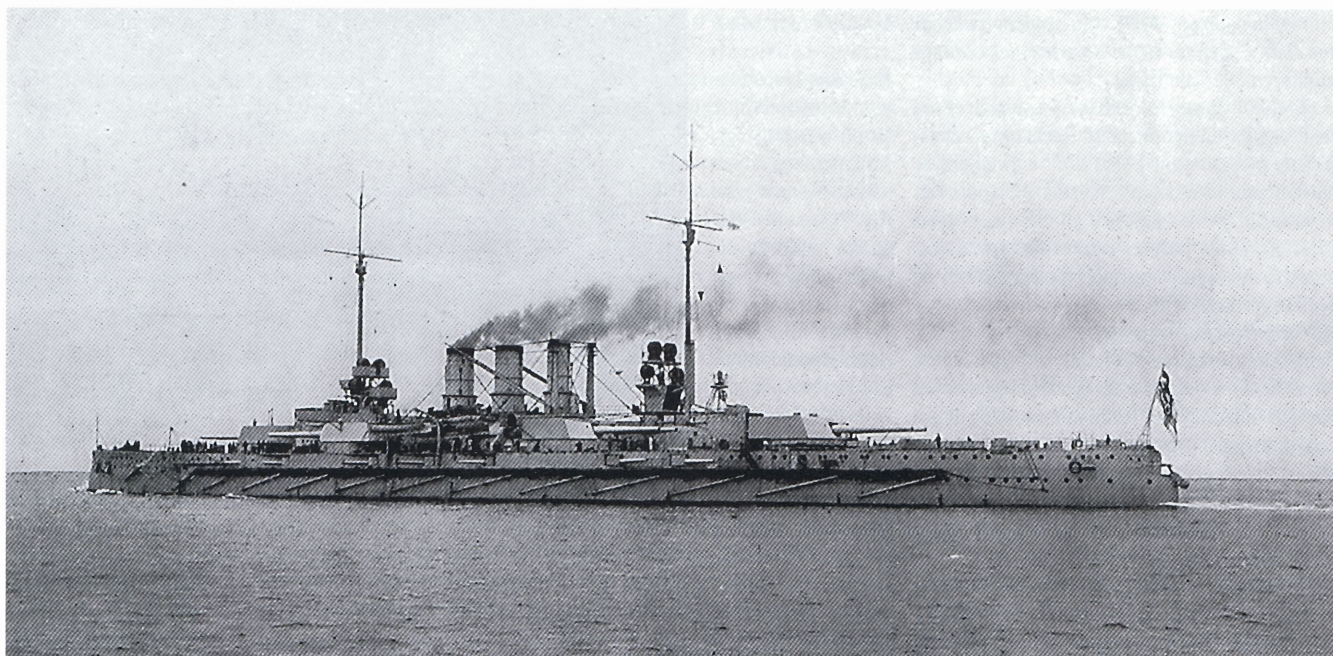
Decyzja Jellicoe o odwróceniu się rufą ku nadchodzącym torpedom spowodowała duże zdziwienie całej trójki admirałów dowodzących poszczególnymi eskadrami Grand Fleet – Jerrama, Sturdeego i Burneya. Beatty i jego dowódcy byli po prostu wściekli. Oczywiście reakcja Jellicoe była teoretycznie prawidłowa (chociaż podczas II wojny światowej proceduralnym standardem było unikanie ataku torpedowego przez skierowanie się dziobem ku przeciwnikowi). Odwrócone rufami pancerniki nie tylko stanowiły najmniejszy cel, ale także zmniejszały względną prędkość zbliżania się torped, co dawało więcej czasu na ewentualne uniki. Jednakże w danej sytuacji, kiedy to z własnej woli Hochseeflotte ponownie wpadła pod lufy Grand Fleet, swym zbyt ostrożnym działaniem admirał Jellicoe oddalał szanse na odniesienie zwycięstwa.

Tym, co w danej chwili powinien był zrobić, a co z pewnością na jego miejscu uczyniłby Beatty, było skierowanie swoich pancerników ku torpedom, nawet za cenę kilku trafień. Był to moment, w którym Brytyjczycy bardziej potrzebowali dowódcy w typie Beatty'ego – nie bojącego się podejmować szybkich i ryzykownych decyzji. Jellicoe był zbyt przytłoczony odpowiedzialnością za całą potęgę morską Wielkiej Brytanii, by w tak krytycznej chwili móc podejmować decyzje narażające jego okręty na jakiekolwiek ryzyko. Jednak bez ryzyka i strat rzadko kiedy wygrywa się bitwy. Obrońcy admirała podnoszą często argument, że w danej sytuacji militarnej ważniejsze było dla Wielkiej Brytanii zachowanie Grand Fleet w stanie nienaruszonym niż zadanie nawet największych strat Hochseeflotte.

Nawet całkowite zniszczenie floty niemieckiej w niczym nie poprawiłoby bowiem sytuacji na europejskich frontach natomiast brytyjska flota liniowa była fundamentem obrony Wysp Brytyjskich. Rozważania takie, chociaż w dużej mierze słuszne, noszą jednak znamiona pobitewnego dorabiania ideologii do faktycznego rozwoju wypadków. W żadnych rozkazach dla floty nie było mowy o jakiejkolwiek zachowawczej taktyce. Kilkanaście lat samonapędzającego się wyścigu w liczbie zbudowanych pancerników, niewykorzystane bitwy morskie (Dogger Bank), przelotne starcia na Morzu Północnym i rajdy niemieckich krążowników liniowych na brytyjskie miasta portowe wytworzyły nie tylko w admiralicji, ale także w całym brytyjskim społeczeństwie wielkie oczekiwanie totalnego zwycięstwa morskiego nad flotą niemiecką. Cała Wielka Brytania chciała nowego Nelsona, który dałby Royal Navy tradycje morskie na kolejne dziesięciolecia. Tą osobą jednakże nie miał zostać John Jellicoe. Jego szansa umknęła 31 maja o godzinie 19.21. Sam admirał zresztą doskonale to rozumiał co stało się przyczyną jego pobitewnej depresji. Także w swoich wspomnieniach otwarcie przyznawał się do tego, że lepiej byłoby, gdyby zwrócił swoje okręty ku wrogowi...

Jellicoe był zawsze pod wielkim wrażeniem zagrożenia, jakie niosły ze sobą torpedy i miny. Każde dostrzeżenie czegoś podobnego do peryskopu budziło w nim podejrzenia o wciąganiu jego zespołu w pułapkę zastawioną przez niemieckie U-booty. Na kilka minut przed swoim dyskusyjnym manewrem zrezygnował z próby zbliżenia się do Niemców tylko na podstawie meldunku o peryskopie. Myśl o próbie podprowadzenia Grand Fleet przez Hochseeflotte pod celowniki torpedowe niemieckich okrętów podwodnych nie opuszczała go przez cały dzień 31 maja, mimo iż od kilku godzin bitwa rozwijała się w sposób przypadkowy i to Brytyjczycy w wielu sytuacjach nadawali ton wydarzeniom. Na równie nierealistycznej podstawie adm. Jellicoe obawiał się zrzucanych przez niemieckie okręty min oraz zmasowanych ataków torpedowych. Znane Brytyjczykom dane z bitwy cuszimskiej mówiły o tym, że przy równoczesnym ataku torpedowym wielu niszczycieli lub torpedowców trafia w cel tylko około 5% wystrzelonych pocisków. Brytyjscy specjaliści od broni torpedowej oszacowali w 1914 roku, że przy zwiększonym zasięgu torped odsetek ten wzrósł do około 35%. Były to jednak wyliczenia czysto teoretyczne, nie uwzględniające warunków pogodowych, manewrów wymijających oraz kontrataku własnych sił lekkich. Mimo to





Zbudowany w Gdańsku w stoczni Schichaua pancernik *Oldenburg* (typ Helgoland).

Jellicoe miał tę liczbę wyrytą w pamięci – wbrew zdrowemu rozsądkowi i dobrej praktyce morskiej. Przykładem jeszcze bardziej irracjonalnej obawy był strach Sir Johna przed tym, że uciekające niemieckie pancerniki postawią za sobą miny. Nie było ku temu żadnych realnych przesłanek, zresztą pomysł, by uczestniczący w artyleryjskim boju okręt liniowy miał gdzieś w górnej części kadłuba jakieś miny kłócił się ze zdrowym rozsądkiem. A jednak w czasie tej, a także innych akcji Jellicoe wielokrotnie taką obawę wyrażał.

Jak już wspomnieliśmy, brytyjscy admirałowie służący pod Jellicoe ze zdziwieniem przyjęli otrzymany rozkaz. Ich zdziwienie przerodziłoby się w prawdziwą rozpacz, gdyby wiedzieli, że ukryta za zasłoną dymną Hochseeflotte jest w trakcie odwrotu. Przez kolejne minuty, kiedy Grand Fleet odchodziła od Niemców i kiedy poszczególne jednostki zajęte były wypatrywaniem i omijaniem nadchodzących torped, nikt nie zaraportował brytyjskiemu dowódcy, że niemieckie pancerniki odchodzą na południowy zachód. Niemieckie torpedy doszły do odchodzących pancerników Jellicoe około 19.33. Z pokładów poszczególnych pancerników i krążowników lekkich 4. eskadry, która kontratakowała na niemieckie niszczyciele, dostrzeżono więcej torped niż ich faktycznie Niemcy wystrzelili. 11 z nich było jednak na tyle realnych, że zmusiły kilka pancerników brytyjskich (*Revenge*, *Hercules*, *Agincourt*, *Colossus*) do bardzo energicznych manewrów wymijających. Jedna, prawdopodobnie nastawiona na zbyt dużą głębokość, przeszła pod pancernikiem *Marlborough*, dopiero co przecież uszkodzonym torpedą niemieckiego niszczyciela. Większość torped została wystrzelona w kierunku lewego skrzydła Grand Fleet, ale dotarła aż pomiędzy ulokowane w centrum formacji *Iron Duke'a* i *Thunderera*.

Odwrót Grand Fleet trwał około dziesięciu minut, w czasie których brytyjskie okręty oddaliły się od niemieckich o około 3000 m, do których trzeba dodać drugie tyle, zważając na to, że Hochseeflotte płynęła w tym czasie w przeciwną stronę. O 19.35 Jellicoe rozkazał wszystkim eskadrom obranie kursu 178° i uformowanie szyku liniowego. Pięć minut później nakazał przyjęcie kursu 212°, który prowadził mniej więcej w miejsce, gdzie jeszcze niedawno byli Niemcy. Jednakże w kierunku południowo wschodnim z pokładu *Iron Duke'a* nie było widać żadnych okrętów niemieckich, a radiostacje jednostek bardziej wysuniętych ku przeciwnikowi milczały. Moment zwrotu niemieckich pancerników został zaobserwowany przez kilka brytyjskich pancerników 2. eskadry, znajdującej się na północnozachodnim skrzydle Grand Fleet, a także przez znajdujące się jeszcze bardziej na północ krążowniki 2. eskadry Goodenough'a, który przecież do tego momentu doskonale spisywał się w swej roli zwiadowcy. Obie wspomniane powyżej grupy jednostek były położone na tyle daleko w kierunku północnym, że widoku na Hochseeflotte nie zasłaniała im zasłona dymna postawiona przez niemieckie niszczyciele. Najwyraźniej coś „nie grało" w brytyjskim systemie komunikacji, skoro tak ważny fakt nie został przekazany dowódcy floty...

Jellicoe tymczasem podążał kursem 212° przez całe 20 minut (aż do 20.00), cały czas oczekując, że spoza mgieł ścielących się na wschodzie w każdej chwili dojrzy wyłaniające się niemieckie okręty liniowe.

Przez ten czas uporządkował się szyk Grand Fleet, który na skutek całego zamieszania spowodowanego niemieckim atakiem torpedowym został znacznie zdezorganizowany. Po rozkazach Jellicoe z godziny 19.35–19.40 dotyczących formowania szyku torowego tylko jego własna 4. eskadra (3. i 4. dywizjon) płynęła w nakazanym szyku. Pozostałe dwie eskadry gorączkowo próbowały zająć ustalone miejsce w szyku, co ostatecznie uda ło się około 20.00, kiedy to na czoło brytyjskiej floty powrócił *King George V* – flagowy okręt 2. eskadry pancerników.

Sprawy organizacyjne nie były jednak dla Brytyjczyków najważniejsze. Do zachodu słońca pozosta ło kilkanaście minut i nadal nie było widać śladu po flocie niemieckiej. W tym momencie niezwykle przytomnie zachował się wiceadm. Beatty – chociaż jego intencje i tak poszły na marne. Nie wykonywał ze swoimi okrętami uniku przed niemieckimi torpedami – jego krążowniki liniowe znajdowały się zbyt daleko na południe, by stać się celem ataku niszczycieli przeciwnika. Dzięki temu jego eskadra posuwała się od 19.22 do 19.40 z prędkością 24 w. kursem 212°, nie tracąc kontaktu wzrokowego z niemieckimi krążownikami liniowymi, cały czas płynącymi po południowej stronie Hochseeflotte. Znajdowały się one w prawej dziobowej ćwiartce *Liona*, który o 19.40 był wysunięty na 6 mil od najbliższego mu pancernika Grand Fleet – *King George V*. Beatty nie widział niemieckich okrętów liniowych, które były zasłonięte przez krążowniki liniowe 1. grupy rozpoznawczej, lecz mógł się domyślać ich prawdziwego położenia. Zwrot o kilkanaście stopni w prawo spowodowałby zbliżenie się do Niemców i nieuniknione przecięcie im kursu – a każdy kolejny unik ze strony Hochseeflotte wyprowadziłby ją na wody... Szkocji. Beatty, nie mając do dyspozycji 5. eskadry Evana-Thomasa, nie chciał jednak ryzykować zbliżenia bez wsparcia ze strony pancerników. Te jednak znajdowały się z tyłu i płynęły kursem niemalże równoległym z niemiecką flotą, na dodatek nie przekraczając 17 w. ze względu na uszkodzonego torpedą *Marlborough*. O 19.45 *Lion* skręcił o 11° ku flocie niemieckiej, jednocześnie wysyłając do Jellicoe informację o przybliżonym namiarze i kursie Hochseeflotte. Beatty liczył na to, że Jellicoe natychmiast rzuci swe pancerniki w ślad za krążownikami liniowymi, starając się dopaść Niemców jeszcze przed zmrokiem. Niestety spodziewana reakcja nie nastąpiła i po gorących debatach na mostku *Liona* Beatty wysłał o 19.47 meldunek na *Iron Duke'a* (reflektorem via krążownik pancerny *Minotaur*), w którym ze słabo skrywaną niecierpliwością proponował, aby czoło Grand Fleet podążyło za krążownikami liniowymi w celu odcięcia niemieckiej floty liniowej od baz (*„Submit van of battleships follow battlecruisers. We can cut of whole of enemy's battlefleet"*). Proponowanie głównodowodzącemu kolejnych posunięć w bitwie nie było w ówczesnej Royal Navy dobrze widziane, a mimo to Jellicoe przystał na propozycję Beatty'ego, odsyłając ku niemu osiem pancerników 2. eskadry Jerrama. Cóż jednak z tego, skoro

stało się to dopiero o 20.01, tyle bowiem trwało na *Iron Duke'u* „przetrawienie" wiadomości z *Liona* i dostarczenie jej admirałowi...

O 20.00 (przed otrzymaniem propozycji od Beatty'ego) Jellicoe nakazał flocie skręt dywizjonami w prawo do kursu 257° i zwiększenie prędkości do 17 w., co prowadziłoby Grand Fleet ku odległej już o około 15 mil Hochseeflotte. Dziesięć minut później cztery pancerniki Jerrama (1. dywizjon) otrzymały polecenie udania się śladem krążowników liniowych Beatty'ego (których, nawiasem mówiąc, wcale nie widziały). Wszystkie te manewry były jednak spóźnione o dobre 20–25 minut. Gdyby Scheer kontynuował marsz na południowy wschód kursem 212°, to być może brytyjskie pancerniki dogoniłyby je jeszcze w gasnącym świetle dnia. Kurs ten był dla niemieckiej floty kursem donikąd. Każde pokonane 4 mile dodawały jedną do dystansu, jaki dzielił Niemców od Wilhelmshaven.

Brytyjskie pociski przestały ścigać Hochseeflotte około 19.30 i po kolejnych meldunkach z niszczycieli wkrótce stało się dla Scheera jasne, że Brytyjczycy musieli zawrócić swe okręty, umykając przed atakiem torpedowym. Nadszedł więc czas na obranie kursu na własną bazę i przygotowanie się do nocnego marszu oraz do ewentualności porannej bitwy z brytyjskimi pancernikami. Nie było bowiem mowy o tym, aby niemieckie okręty dotarły na swoje wody przed wschodem słońca. Do komodora Heinricha na *Regensburgu* poszło polecenie przygotowania niszczycieli do nocnych ataków torpedowych. Należało też uporządkować szyk pancerników, w którym panował chaos po ostatnim odwrocie spod ostrzału Grand Fleet. 1. eskadra oraz flagowy *Friedrich der Grosse* skręciły około 19.50 na południe, do kursu 167°. 3. eskadra szła nieuporządkowanym wachlarzem w prawej rufowej ćwiartce 1. eskadry – otrzymała rozkaz dołączenia do szyku liniowego za rufą *Friedricha der Grosse*. Stało się to o 20.08. Krążowniki liniowe Hippera (który cały czas ścigał swe okręty na *G 39*), idące także wachlarzem i znajdujące się nieco na wschód, otrzymały rozkaz zbliżenia się do 1. eskadry i zajęcia miejsca w szyku torowym po jej lewej burcie, a więc po tej, z której spodziewano się Brytyjczyków. Miejsce to 1. grupa rozpoznawcza zajęła o 20.15. Po prawej burcie i nieco na przedzie 1. eskadry płynęła szóstka starszych pancerników, będąc w ten sposób w – zdawałoby się – najbezpieczniejszym miejscu. Z tyłu, około 2000 m za ostatnim w szyku *Königiem* znalazł się niespodziewanie płynący z prędkością 11 w. *Lützow*. Uszkodzony krążownik liniowy przez ostatnie pół godziny starał się odejść jak najdalej od Grand Fleet, znajdując się na południe od odchodzących z bitwy pozostałych krążowników liniowych 1. grupy rozpoznawczej. Idąca na południe Hochseeflotte przeszła przed dziobem *Lützowa*, pozostawiając go swemu losowi i opiece czwórki niszczycieli. O 19.46 z pomostu krążownika dostrzeżono szóstkę brytyjskich krążowników liniowych i przesłano o nich meldunek na *Seydlitza*. Ten jednak miał zniszczony odbiornik i meldunek dotarł jedynie na krążowniki lekkie *Regensburg* i *Frankfurt*, które nie przekazały go dalej. To zaniedbanie mogło mieć dla niektórych niemieckich okrętów liniowych daleko idące konsekwencje, bowiem eskadra Beatty'ego była jedyną grupą brytyjskich okrętów, która dzięki swemu wysunięciu o 6 mil przed Grand Fleet miała szanse nawiązania kontaktu wzrokowego z Hochseeflotte przed zapadnięciem kompletnych ciemności. Na szczęście dla Niemców warunki widoczności bardzo się pogorszyły z końcem dnia i Brytyjczycy nie mogli widzieć niemieckich jednostek tak dobrze, jak to miało miejsce jeszcze 30 minut wcześniej.



Efekt trafienia jednego z 8 ciężkich pocisków, jakie uderzyły w pancernik *Grosser Kurfürst*. Jest to najprawdopodobniej dziura po 15-calowym przeciwpancernym pocisku *Barhama* lub *Valianta*, który przebił pokład na wysokości przedniej wieży i rozerwał się o jej barbetę nie przebijając jej.

O 20.07 krążownik lekki *Castor*, pełniący funkcję lidera 11. flotylli niszczycieli, natknął się na niemiecką 5. flotyllę, wracającą z nieudanego, bo spóźnionego ataku torpedowego na Grand Fleet. Flotylla ta znajdowała się około 5 mil przed frontem Grand Fleet. Do ataku na niemieckie jednostki natychmiast ruszyły także trzy krążowniki lekkie 4. eskadry przebywające w pobliżu– *Calliope*, *Constance* i *Comus*. Niemieckie niszczyciele, uciekając przed przeważającymi siłami Royal Navy, weszły w szyk 3. eskadry okrętów liniowych Hochseeflotte, znajdując za nią wystarczającą ochronę. Nieświadomi niczego Brytyjczycy wypadli o 20.26 z oparów mgły około 7000 m od ósemki niemieckich pancerników. Trzy z nich – *Prinzregent Luitpold*, *Markgraf* i *Kaiser* – natychmiast otworzyły ogień z dział artylerii głównej i średniej. Niestety ośmiu niszczycielom 11. flotylli, które brały udział w pościgu nie wystarczyło nerwów, by skorzystać z tej jedynej w swoim rodzaju okazji wykonania ataku torpedowego z małej odległości. Zawróciły natychmiast, kryjąc się przed niemieckimi pociskami. Trójka krążowników lekkich próbowała związać ogniem niemieckie okręty, a *Calliope* wystrzelił w ich kierunku torpedę. Kiedy jednak ten ostatni został trafiony pięcioma pociskami 150 mm, tracąc dziesięciu zabitych i 29 rannych, cała trójka natychmiast zawróciła pod osłonę mgły.

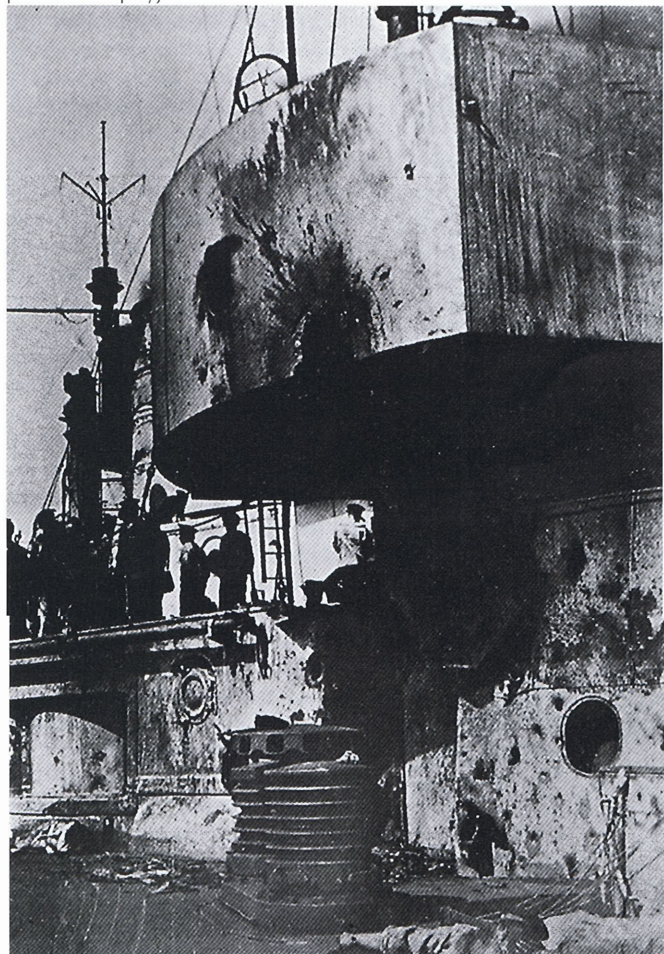
Beatty, chociaż nie widział żadnych niemieckich jednostek już od dłuższego czasu, domyślił się, że korzystając z oderwania się od Brytyjczyków Hochseeflotte będzie próbowała zawrócić na południe, a więc przejdzie gdzieś przed dziobem *Liona*. O godzinie 20.00 rozkazał 3. eskadrze krążowników lekkich rozejście się w wachlarz i dokonanie rekonesansu przed dziobem krążowników liniowych. Dziesięć minut później z *Falmoutha* nadszedł meldunek o dostrzeżeniu pięciu niemieckich krążowników. Były to *Stettin* oraz pozostała czwórka krążowników lekkich 4. grupy rozpoznawczej, które szły przed dziobem 2. eskadry niemieckich predrednotów. Niemcy dostrzegli przeciwników dużo później, niemalże w momencie otwarcia ognia przez jednostki brytyjskie o godzinie 20.19. Pojedynek artyleryjski przy resztkach widoczności trwał do 20.38, kiedy to niemieckie jednostki znikły we mgle. Efektem owego krótkiego starcia było trafienie krążownika *München* dwoma pociskami kalibru 152 mm. Wcześniej jednak, bo o 20.18, z pomostu *Liona* dostrzeżono wyłaniającego się z mgły *Derfflingera*, a za nim kolejne trzy niemieckie krążowniki liniowe. Wkrótce też za linią krążowników Brytyjczycy dostrzegli niewyraźne kontury niemieckich pancerników 1. eskadry. Okręty brytyjskie natychmiast otworzyły ogień, zmieniając jednocześnie kurs z 223° na 230°. Ich pojawienie się było całkowitym zaskoczeniem dla okrętów niemieckich, które nie spodziewały się ciężkich jednostek Royal Navy tak daleko na południe. Nastąpiło to w dodatku w momencie, w którym Hipper zdecydował się na zastopowanie maszyn krążownika *Moltke*, tak aby wreszcie mógł przesiąść się nań z niszczyciela *G 39*. Pojawienie się okrętów Beatty'ego zmusiło krążownik do nagłego przyśpieszenia tuż przed opuszczeniem trapu dla admirała. Niemcy dowiedzieli się o obecności ciężkich jednostek brytyjskich dopiero w momencie, kiedy te otworzyły ogień. Warunki faworyzowały bowiem po raz kolejny Royal Navy, której okręty nie były widoczne dla przeciwnika. Z krążowników liniowych Beatty'ego pierwszy otworzył ogień *Princess Royal* (20.19), biorąc na cel najpierw pancerniki 1. eskadry, szybko jednak przenosząc ogień na *Seydlitza*. *Lion* rozpoczął od salwy oddanej w kierunku krążownika *Pillau*, a następnie jego celem stał się wiodący *Derfflinger*. *Tiger* także strzelał do *Pillaua* i prawdopodobnie ostrzeliwał pancerniki 1. eskadry. *New Zealand* rozpoczął od pancerników, następnie przeniósł ogień na *Seydlitza*, uzyskując na nim trzy trafienia. Ostatnie w szyku *Indomitable* i *Inflexible* miały utrudnione zadanie, gdyż dym kominowy i strzelniczy poprzedzających je jednostek zasłaniał im pole ostrzału. *Indomitable* zdążył oddać kilka salw najprawdopodobniej do *Seydlitza*, *Inflexible* natomiast nie był w stanie zmierzyć odległości od swojego celu, którym był *Moltke*.

Brytyjczycy nie mieli wiele czasu na wstrzelanie się w niemieckie jednostki, te bowiem bardzo szybko wykonały zwrot, starając się oderwać od przeciwnika. Prowadzący szyk *Derfflinger* zmienił o 20.24 kurs z 173° na 201°, a w chwilę potem odszedł jeszcze bardziej w prawo, do kursu 257°. Trzy okręty płynące za *Derfflingerem* nawet nie czekały na jego manewry i odeszły w prawo jeszcze wcześniej. Przez siedem czy osiem minut ostrzału,

prowadzonego z odległości 8500–9500 m i przy niezbyt dobrej widoczności, brytyjskie krążowniki liniowe uzyskały na niemieckich krążownikach liniowych sześć trafień. Pięć pocisków wylądowało na *Seydlitzu*, który i tak miał już wyłączone z funkcjonowania dwie wieże dział 280 mm, a kolejna mogła się obracać tylko za pomocą zasilania pomocniczego. Na dodatek *Seydlitz* był wcześniej trafiony torpedą i miał w kadłubie około 2000 t wody. W ostatnim starciu bitwy krążownik został trafiony dwukrotnie przez *Princess Royal* i aż trzykrotnie przez *New Zealand*. Brytyjskie pociski zniszczy ły na nim jedno z lewoburtowych dział 150 mm i kabinę nawigacyjną na pomoście. Jeden z pocisków z *New Zealanda* trafił w dach uszkodzonej już wcześniej rufowej wieży 280 mm. Jego odłamki trwale uszkodziły oba podajniki amunicyjne wieży. Kolejne dwa pociski *New Zealanda* rozbiły się blisko siebie o 305 mm pancerz na lewej burcie. Przez niewielkie otwory, a także na skutek przesunięcia się płyt pancernych, do już obciążonego wodą kadłuba krążownika wdarły się dodatkowe jej tony, przeciekając stopniowo do kotłowni nr 2 i 3. Pocisk *Liona*, który trafił *Derfflingera* w barbetę dziobowej wieży nie spowodował większych szkód. Z kolei ogień niemieckich okrętów był tym razem zupełnie nieszkodliwy dla jednostek Beatty'ego. Jedynie jego flagowy okręt został trafiony pociskiem 150 mm. Poza tym jeden pocisk 280 mm pochodzący z pancernika *Posen* przeciął jedną z podpór przedniego masztu *Princess Royal* i przeleciał przez przedni komin, nie wybuchając jednak.

Kiedy niemieckie krążowniki liniowe zaczęły znikać w gęstniejącym mroku, pędzącym za nimi Brytyjczykom ukazała się idąca nieprzerwanie południowym kursem 2. eskadra pancerników kontradm. Mauve. Dotychczas udział w bitwie jego okrętów ograniczał się albo do mozolnych prób dotrzymania kroku drednotom, albo też do szaleńczej ucieczki przed postępującą Grand Fleet. Włączenie tych jednostek do składu Hochseeflotte okazało się dużym błędem, bowiem nie wniosły one nic do ofensywnej siły zespołu niemieckiego, bardzo za to ograniczając jego mobilność. Teraz stanęły przed śmiertelnym niebezpieczeństwem, jako że ze swoimi czterema starymi działami 280 mm nie mogłyby nic przeciwstawić sześciu brytyjskim krążownikom liniowym. Te natomiast nie rozpoznały w przeciwniku starych pancerników niemieckich, biorąc ich trzykominowe sylwetki za drednoty typu *Westfalen*. Pierwsze brytyjskie pociski zaczęły padać wokół jednostek 2. eskadry o godzinie 20.30. Cała szóstka natychmiast skręciła w prawo do kursu 212°, a w pięć minut później do 263°. Mimo to *Indomitable* zdołał raz trafić pancernik *Pommern* (lokalizacja trafienia nie jest znana ze względu na późniejsze zatonięcie pancernika wraz z całą załogą), zaś *New Zealand* trafił *Schleswig-Holstein* jednym pociskiem w nadbudówkę. Według oficjalnego niemieckiego opracowania bitwy niemieckie pancerniki 2. eskadry odpowiedziały ogniem na pojawienie się brytyjskich krążowników liniowych. Milczą jednak o tym dzienniki okrętowe poszczególnych jednostek. Najprawdopodobniej z niemieckich okrętów nawet nie było widać krążowników Beatty'ego... Brytyjski ogień ustał tuż przed 20.40, kiedy to mgła i zapadające ciemności uniemożliwiły obserwowanie miejsca upadku własnych pocisków. Były to ostatnie strzały, jakie brytyjski okręt liniowy oddał w kierunku drugiego okrętu liniowego nie tylko w tej wojnie, ale także przez następne 24 lata – aż do 6 kwietnia 1940 roku, kiedy to krążownik liniowy *Renown* napotkał na Morzu Północnym niemieckie pancerniki *Gneisenau* i *Scharnhorst*.

Dziura po pocisku 305 mm z pancernika *St. Vincent* w tylnej ścianie wieży „C" *Seydlitza*. Wieża ta była zablokowana innym pociskiem w pozycji wychylonej, stąd to trafienie w miejsce, które zwykle jest niedostępne dla pocisków nieprzyjaciela.



Beatty kontynuował marsz kursem 212° jeszcze przez 40 minut, aż do 21.30, jednakże niemieckie jednostki podążyły bardziej na zachód i do kolejnego z nimi spotkania już nie doszło. Między 20.34 a 20.44 (dokładny czas zdarzenia był różnie odnotowany przez poszczególne okręty) doszło do tajemniczej podwodnej eksplozji, która nastąpiła około 100 m od brytyjskich krążowników liniowych, po prawej burcie. Z okrętów dostrzeżono pieniącą się wodę i plamy oleju wypływające na powierzchnię. Eksplozja była tak silna, że odnotowano ją także na znajdujących się 2 mile dalej na północ krążownikach pancernych 2. eskadry. W pierwszej chwili Brytyjczycy sądzili, że jest to atak torpedowy, a krążownik liniowy *Indomitable* zredukował nawet prędkość do 14 w. W tym rejonie nie było jednak żadnych niemieckich okrętów podwodnych. Najbardziej prawdopodobną przyczyną eksplozji był wybuch torped lub kotłów we wraku niszczyciela *Nestor*, zatopionym w pierwszej fazie bitwy. Z analizy map wynika, że kurs brytyjskich krążowników liniowych przebiegał właśnie w okolicy miejsca jego zatopienia.

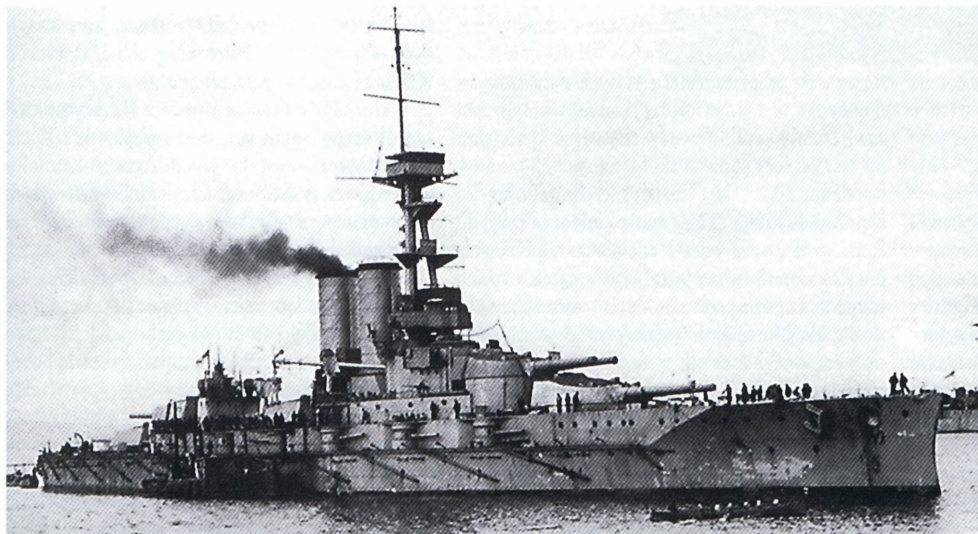
Niespodziewane pojawienie się brytyjskich krążowników liniowych pomieszało szyki flocie adm. Scheera, zmuszając ją do ucieczki w kierunku oddalającym ją od bazy. 1. eskadra pancerników nie była nawet świadoma tego, kto ostrzeliwuje krążowniki liniowe 1. grupy rozpoznawczej, jednak ich gwałtowny odwrót przed dziobem *Westfalen* zmusił ten wiodący eskadrę pancernik do zmniejszenia prędkości i skrętu na zachód. Kiedy ogień brytyjski ustał, Scheer natychmiast nakazał powrót do kursu 173°, wiodącego na wody ojczyste. 1. i 3. eskadra wykonały zwrot o 20.43, a pięć minut później na kurs ten powróciły pancerniki 2. eskadry. Krążowniki liniowe Hippera skierowały się na południe o godzinie 20.48, lecz kurs ten ustawiał je zbyt blisko lewej strony głównych sił Hochseeflotte. O 20.50 krążowniki obrały kurs 111°, chcąc odejść od własnych pancerników. Prowadził do przecięcia drogi Grand Fleet, jednakże o 21.00, będąc około 7000 m od brytyjskich pancerników, 1. grupa rozpoznawcza zawróciła. W tym też czasie jej dowódcy udało się wreszcie dogonić krążownik *Moltke* i przesiąść się na jego pokład z niszczyciela *G 39*. O godzinie 20.35 skręcił też na południe (do kursu 173°) *Lützow*, wlokący się za niemiecką flotą i jak na razie szczęśliwie pozostający poza zasięgiem wzroku Brytyjczyków.

Grand Fleet pozostała poza wyżej opisanymi wydarzeniami, nie biorąc udziału w ostatnich potyczkach okrętów liniowych obu flot. Zabrakło jej tych kilku mil straconych na unik przed niemieckim atakiem torpedowym. Admirał Jellicoe niewiele wiedział też, co działo się na południowym zachodzie, gdzie znikły krążowniki liniowe Beatty'ego i skąd dochodziły odgłosy bitwy i błyski wystrzałów. Oczywiście żaden z biorących udział w starciu okrętów nie poinformował głównodowodzącego o pozycji niemieckiej floty... Grand Fleet idąca od 20.00 kursem 257° ustawiona była dywizjonami w siedem kolumn. Jej kurs wiódł brytyjskie pancerniki zbyt mocno na zachód i dalszy marsz nim spowodowałaby, że przeszłyby daleko za rufą Hochseeflotte. Jellicoe, kierując się „na słuch", kilkukrotnie zmieniał kurs swoich pancerników, ustawiając je ostatecznie o 20.28 w jednej linii na kursie 212°. Jedynie 1. dywizjon Jerrama, odesłany na pomoc krążownikom Beatty'ego, płynął wysunięty do przodu z lewej burty Grand Fleet. O 20.38 zirytowany brakiem informacji Jellicoe zapytał znajdujący się w zasięgu wzroku krążownik lekki *Comus*, z kim prowadzi

walkę. Odpowiedź *Comusa* brzmiała *„Z nieprzyjacielską flotą liniową w namiarze 257°"*. Oznaczało to, że Grand Fleet powinna była iść jeszcze bardziej na południe niż kursem 212°, by mieć jakiekolwiek szanse na napotkanie niemieckich okrętów liniowych przy resztkach widoczności. Na naprawienie tego błędu było już jednak za późno.

O 20.46 Jellicoe przesłał radiem do Beatty'ego zapytanie o pozycję okrętów niemieckich. Odpowiedź jednak nie nadchodziła i brytyjski admirał musiał coś postanowić. Dalsze utrzymywanie kursu 212° pozbawiłoby Grand Fleet doskonałej strategicznie pozycji między flotą niemiecką a jej bazami. O 21.01 pancerniki brytyjskie zaczęły kolejno skręcać na południe, do kursu 167°, ustawiając sześć swoich dywizjonów równolegle do siebie. Jako siódmy rząd między 5. a 6. dywizjon weszły trzy pancerniki Evana-Thomasa. Jellicoe zrezygnował więc z prób nawiązania w półmroku walki z niemieckimi pancernikami i szykował się do próby odcięcia im drogi powrotu i dokończenia przerwanej bitwy o poranku.

Chociaż starcie między głównymi siłami flot zostało już definitywnie zakończone, przed zapadnięciem zmroku jeszcze kilkukrotnie „wpadały" na siebie rozrzucone wokół okrętów liniowych lekkie siły obu przeciwników. O 20.30 2. flotylla i 12. pół flotylla niemieckich niszczycieli znajdujące się za Hochseeflotte rozpoczęły przesuwać się na prawe skrzydło sił głównych, gdzie miały wyczekiwać dogodnej okazji do nocnego ataku torpedowego na Grand Fleet. 20 minut później natknęły się one na cztery brytyjskie krążowniki lekkie 2. eskadry. Gwałtowny ogień tych ostatnich zmusił niemieckie jednostki do odwrotu, w czasie którego pociskiem 152 mm trafiony został *S 50*. O wiele poważniejsze skutki mogło mieć napotkanie brytyjskich krążowników lekkich *Caroline* i *Royalist*, do którego doszło o 20.45. Oba okręty znajdowały się tylko dwie mile przed kolumną pancerników prowadzoną przez *King George V*, kiedy to dostrzegły w odległości około 7500 m trzy niemieckie pancerniki (były to okręty 1. eskadry). Dziesięć minut później meldunek o ich pozycji został przekazany do wiceadm. Jerrama. Ten jednak zakazał krążownikom atakowania zauważonych jednostek, sądząc, że są to krążowniki liniowe Beatty'ego. Ponowny meldunek z pokładu *Caroline* potwierdzał jednak pewność co do identyfikacji nieprzyjaciela. Jerram odpowiedział: *„Jeśli jesteście zupełnie pewni – atakujcie"*, sam jednak nie zrobił nic, aby rzecz sprawdzić, czy też dać krążownikom wsparcie okrętów liniowych. Wymagałoby to inicjatywy i natychmiastowego działania. Co więcej, z pokładu *King George V* do adm. Jellicoe poszedł meldunek o... napotkaniu krążowników liniowych Beatty'ego! Była to ostatnia szansa na poprawę taktycznej sytuacji Royal Navy. Było jasne, że eskadra Jerrama nie byłaby w stanie zniszczyć w półmroku żadnego z niemieckich pancerników, jednakże z całą pewnością zepchnęłaby Hochseeflotte jeszcze dalej na zachód, a więc jeszcze dalej od własnej bazy.


Pancernik *Erin* (ex- turecki *Resihdije*) z 1. dywizjonu pancerników.

Tymczasem na niemieckich pancernikach także zapanowała konsternacja co do tożsamości dwóch niewyraźnych sylwetek. Było dość prawdopodobne, że są to krążowniki 4. grupy rozpoznawczej, więc z pokładu *Westfalen* nadano reflektorem sygnał wywoławczy. Gdy jednak odpowiedź nie nadeszła, a z mgły wyłonił się kolejny krążownik i liczne sylwetki niszczycieli (był to *Castor* i 11. flotylla), stało się jasne, że są to okręty Royal Navy. O 10.08 *Westfalen* i *Nassau* otworzyły ogień, a cała eskadra zrobiła jednocześnie zwrot w prawo dla uniknięcia ewentualnych torped. Nie było ich wiele, bowiem *Royalist* wystrzelił jedną, a *Caroline* dwie. Brytyjskie niszczyciele natomiast nie atakowały, jako że ich lider, *Castor*, otrzymał sygnał Jerrama zakazujący ataku, nie odbierając jednak kolejnego, zezwalającego na akcję. O 21.14 z pokładu pancernika *Nassau* wystrzelono pocisk świetlny, który pozwolił zidentyfikować go *Castorowi* jako jednostkę niemiecką. Mimo tego dowodzący z jego pokładu 11. flotyllą niszczycieli komodor. J. R. P. Hawksley uznał, że jest jeszcze... zbyt jasno, by atakować pancerniki bez wsparcia własnej floty liniowej. Wkrótce niemieckie okręty znikły w ciemności (by po pięciu minutach wrócić na poprzedni, południowy kurs), a wraz z nimi ostatnia szansa na zadanie Hochseeflotte jakichkolwiek ciosów dnia 31 maja 1916 roku.

Ta ostatnia potyczka przyniosła Brytyjczykom pewną korzyść. Tuż po 21.00 w resztkach światła niemieckie okręty liniowe dostrzeżono też na poszczególnych jednostkach 2. eskadry pancerników wiceadm. Jerrama, znajdujących się najbliżej niemieckiej floty i idących do niej prawie równoległym kursem. Meldunek o niemieckich pancernikach przekazano z pierwszej wieży *King George V* na mostek, bezpośrednio do wiceadmirała. Na płynącym w sąsiednim szyku *Orionie* niemieckie okręty dostrzeżono bezpośrednio z mostka w odległości około 6 mil. Charakterystyczne potężne żurawie na śródokręciu nie pozostawiały złudzeń co do narodowości obserwowanych jednostek. Flagowy porucznik kontradmirała A. C. Levesona, dowodzącego 5. dywizjonem, zwrócił się do niego, mówiąc: *„Sir, jeśli teraz wyjdzie Pan z szyku i zwróci się w kierunku przeciwnika, Pańskie imię będzie tak sław ne jak imię Nelsona"*. Odpowiedź, jaką usłyszał w najlepszy sposób charakteryzuje stan świadomości wielu wysokich oficerów ówczesnej Royal Navy: *„Mamy podążać za następnym* [okrętem – przyp. aut.] *w szyku"*... Ponad 100-letnie podpieranie się Royal Navy duchem Nelsona pozbawiło treści jego istotę, czyli umiejętność niekonwencjonalnego zachowania się w sytuacji bitewnej.

O 20.17 adm. Jellicoe rozkazał okrętom liniowym uformowanie nocnego szyku marszowego, polegającego na ustawieniu się eskadrami w trzy oddalone od siebie o jedną milę kolumny, na których czele miały znajdować się (od prawej): *King George V*, *Iron Duke* i *Colossus*. 5. eskadra miała zająć miejsce na lewej flance Grand Fleet. Ze względu na uszkodzenie torpedą pancernika *Marlborough*, wiodącego 6. dywizjon, wchodzące w jego skład cztery pancerniki pozostały nieco w tyle, nie mogąc utrzymać prędkości 17 w., jaką szły pozostałe pancerniki Grand Fleet. Ich miejsce ostatecznie zajęły *Barham*, *Valiant* i *Malaya*.

Sześć krążowników liniowych Beatty'ego kontynuowało marsz kursem 212° aż do godziny 21.30, kiedy to jego zespół skręcił na południe do kursu 167°. Nieco wcześniej, bo o 21.16, na pokład *Liona* dotarł rozkaz adm. Jellicoe skierowany do jednostek towarzyszących Grand Fleet nakazujący im podążanie kursem 167°. Beatty nie próbował nawet szukać znajdującej się gdzieś po prawej burcie floty niemieckiej, mimo iż towarzyszyły mu 1. i 3. eskadra krążowników lekkich oraz 2. eskadra krążowników (pancernych). Mając do dyspozycji tylko sześć jednostek, i to poważnie uszkodzonych, uznał, iż lepiej „eskortować" Hochseeflotte przez krótką noc i dopaść ją o świcie. Rzeczywiście – pozycja Royal Navy przed spodziewaną poranną bitwą była doskonała. 24 pancerniki adm. Jellicoe szły kursem zbieżnym z Hochseeflotte, broniąc jej dostępu do własnej bazy, szóstka krążowników Beatty'ego natomiast, po zwrocie o 21.30 stała się niemalże strażą przednią floty niemieckiej, wyprzedzając ją o około 6–7 mil. Był przełom maja i czerwca, czyli okres najdłuższych dni w roku. Do świtu pozostawało ledwie pięć godzin.

31 maja 1916 roku nie stał się dla Royal Navy drugim Trafalgarem, a wręcz przeciwnie: brytyjska flota musiała tego dnia przełknąć kilka bardzo dotkliwych strat, dużo większych niż te, które poniosła flota niemiecka. Koniec dnia niósł jednak dla brytyjskich marynarzy wielką nadzieję.

Okręty niemieckie, chcąc dotrzeć do Wilhelmshaven, musiały po drodze pokonać Grand Fleet. 176 lat wcześniej, czyli 1 czerwca 1794 roku brytyjska eskadra pod dowództwem adm. Richarda Howe'a zadała poważne starty francuskiej eskadrze adm. Louisa Villareta de Joyeusa, chroniącej konwój statków wiozących zboże dla Francji. Bitwa koło przylądka Finisterre weszła do brytyjskiej tradycji morskiej jako „Sławetny 1 czerwca" („Glorious First of June"). Teraz na pokładach brytyjskich pancerników zaczęto szeptać o nowym „sławetnym 1 czerwca", który miał nastąpić za kilka godzin.

* * *

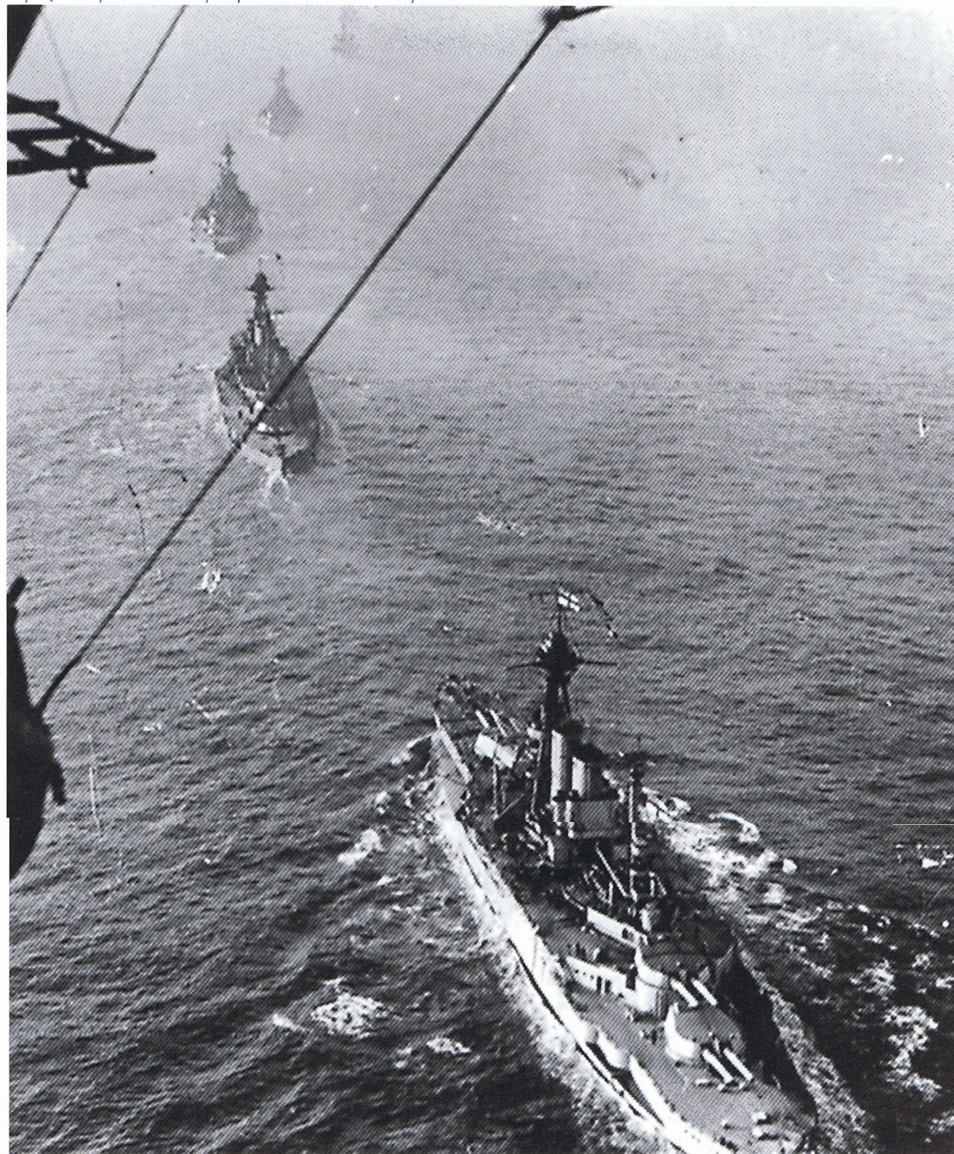
Nie sposób zakończyć opisu przedostatniej fazy bitwy jutlandzkiej bez wspomnienia jednostek, które musiały wycofać się z udziału w akcji ze względu na doznane wcześniej uszkodzenia. Największą z nich był okręt liniowy *Warspite*, który z maszyną sterową uszkodzoną w „wietrznym zakątku" musiał około 19.00 zrezygnować z prób dołączenia do swojej 5. eskadry pancerników i oddalił się na północny zachód. O 20.40 pancernik nadał do kontradm. Evana-Thomasa meldunek potwierdzający opanowanie sytuacji awaryjnej na okręcie i możliwość utrzymywania prędkości 16 w. W tym momencie *Warspite* znajdował się około 35 mil na północ od oddalającej się na południe Grand Fleet. O 21.07 Evan-Thomas polecił jednak, by *Warspite* udał się do Rosyth, gdyż ściganie brytyjskich sił głównych nie miało już sensu. O 20.30 *Warspite* minął dwa holujące się niszczyciele. Był to *Defender* ciągnący za sobą *Onslowa*. Oba niszczyciele były uszkodzone – ten pierwszy miał leżący w kotłowni niemiecki pocisk 305 mm, drugi zaś przewody parowe i maszynę sterową zniszczone ogniem niemieckich okrętów liniowych w czasie ataku torpedowego po godzinie 18.00. *Defender* próbował nadążyć za pancernikiem, lecz jego prędkość była zbyt duża. Oba niszczyciele dotarły szczęśliwie do Aberdeen prawie dwa dni później. *Warspite* skierował się natomiast do Rosyth, dokąd dotarł następnego dnia w eskorcie wysłanych mu naprzeciw niszczycieli. Po drodze jednak pancernik był dwukrotnie atakowany torpedami – przez *U 51* i *U 63*.

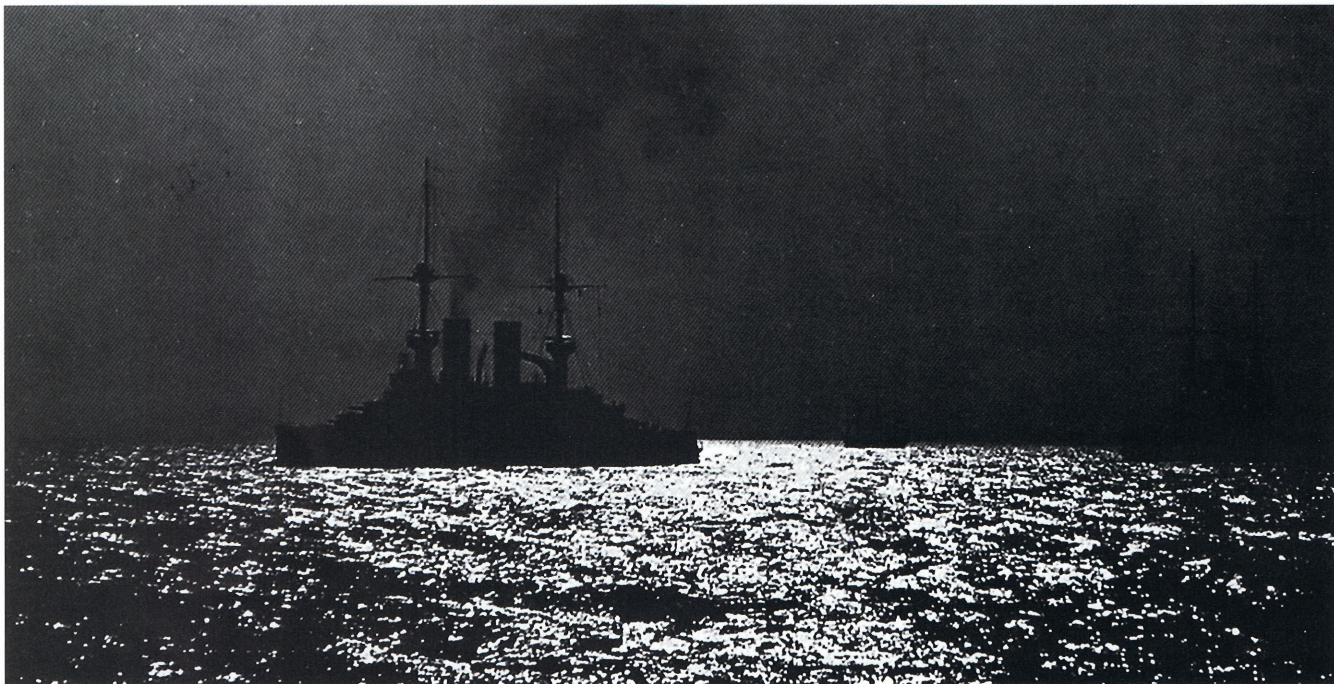
Na północ od obu flot znajdowały się też dwa inne okręty brytyjskie. Tym potrzebującym pomocy był krążownik pancerny *Warrior*, trafiony w czasie szarży kontradm. Arburthnota 15 ciężkimi pociskami. Okręt ten miał spory przechył na prawą burtę, był pozbawiony całkowicie pary i na dodatek jego pomieszczenia na rufie stały w ogniu. W czasie kilkuminutowej walki z Hochseeflotte zginęło 71 członków jego załogi. Około 19.00 z jego pokładu dostrzeżono okręt lotniczy *Engadine*. Po udanej próbie wysłania samolotu na rozpoznanie tuż po 15.00, *Engadine* otrzymał polecenie podążania około cztery mile za krążownikami liniowymi ścigającymi jednostki Hippera. Po 16.00 z jego eskorty odesłano oba niszczyciele (*Moresby* i *Onslow*), które popłynęły ku toczącej się z przodu bitwie. Nie próbowano nawet wysyłania kolejnego wodnosamolotu, bowiem mimo sporego oddalenia od idącej z przodu floty woda wokół *Engadine* była tak zmącona śladami torowymi krążowników liniowych, że start z niej wodnosamolotu byłby niemożliwy. Kiedy okręty Beatty'ego zawróciły na widok nadchodzącej Hochseeflotte, *Engadine* uczynił to samo, stając się na krótko forpocztą zespołu krążowników liniowych. Na krótko, bowiem idące pełną prędkością okręty szybko dogoniły rozwijający jedynie 16 w. okręt lotniczy i kiedy doszło do połączenia z Grand Fleet, znajdował się on już po lewej stronie za rufą 5. eskadry pancerników Evana-Thomasa. Z tej perspektywy i z oddali załoga *Engadine* stała się obserwatorem wydarzeń, jakie miały miejsce w „wietrznym zakątku". O 18.40 okręt natknął się na kręcący koła krążownik *Warrior*. Jego maszynownie już były opuszczone z powodu dostającej się do środka wody, lecz część maszyn jeszcze pracowała. O 19.45 praca maszyn ustała i krążownik stanął nieruchomo, co umożliwiło wzięcie z niego liny holowniczej. Holowanie zaczęto o 20.45, lecz z powodu wychylonego steru krążownika *Engadine* nie mógł wcale ruszyć go z miejsca. Po długich wysiłkach płetwę steru wyprostowano siłą rąk marynarzy i o 21.30 oba okręty ruszyły z prędkością 8 w. w kierunku Cromarty.

Ostatnim brytyjskim okrętem, który pozostał w rejonie niedawnej bitwy był niszczyciel *Acasta*, uszkodzony w czasie ataku na niemieckie krążowniki liniowe. Jego załoga bezustannie próbowała naprawić przewody parowe poprzerywane niemieckimi pociskami. Udało się to częściowo dopiero w nocy i z prędkością ledwie 3 w. niszczyciel skierował się w stronę Szkocji. Nad ranem napotkał niszczyciel *Nonsuch*, który wziął go na hol i zdołał doprowadzić do bazy.

Jedyną niemiecką jednostką unieruchomioną w czasie bitwy pozostał na wpół zatopiony krążownik lekki *Wiesbaden* – cel ognia i ataków torpedowych prawie całej Grand Fleet. Nie wiemy dokładnie, co działo się na jego pokładzie – wrak przewrócił się do góry stępką i około północy zatonął. Na dno poszło z nim 589 marynarzy, a tylko jedna osoba – palacz – została uratowana 2 czerwca przez norweski statek.

Płynące szykiem torowym pancerniki 5. eskadry widziane z samolotu.




Niemieckie pancerniki nocą.

NOC

Rozkazy Bojowe Grand Fleet zredagowane przez adm. Jellicoe zawierały następujący passus: *„Może być koniecznym przyjęcie bitwy o tak późnej porze, że jej rozstrzygnięcie nie nastąpi przed zapadnięciem ciemności. Pociąga to za sobą konieczność przerwania walki i niepostrzeżonego oderwania się floty od przeciwnika tak, aby ponowić atak z nastaniem dnia...”.* W przedwojennych taktycznych rozważaniach Royal Navy nie było miejsca na jakiekolwiek nocne akcje. Obawa przed ostrzałem własnych jednostek była tak duża, że Brytyjczycy nie próbowali nawet ćwiczyć strzelań w światłach reflektorów, nie mówiąc już o wypracowaniu systemu nocnej identyfikacji. W tym względzie w nocy z 31 maja na 1 czerwca adm. Jellicoe postępował dokładnie według swoich własnych instrukcji.

Jellicoe, grupując swoją flotę w nocny szyk marszowy, nie znał ani dokładnego kursu, ani szyku okrętów Hochseeflotte. Z odgłosów bitwy i nadchodzących meldunków zorientował się jednak, że jego pozycja jest po prostu doskonała – przynajmniej w wypadku, jeśli Scheer wybierze tą samą drogę powrotu, jaką Hochseeflotte wyszła w morze. Niemiecki dowódca miał do wyboru cztery tory. Mógł przede wszystkim zwolnić pod osłoną nocy i skręcając na wschód, przejść za rufą Grand Fleet, kierując się na Kattegat, skąd przez Sund dotarłby do Kilonii. Była to jednak najdłuższa trasa i mając tak dużo ciężko uszkodzonych jednostek, Scheer naraziłby je na zatonięcie lub unieruchomienie przed dotarciem do bazy. Pozostałe trzy drogi wiodły torami, jakie Niemcy wytrałowali w wielkim polu minowym, które na wodach Zatoki Helgolandzkiej postawili Brytyjczycy. Pierwszy szlak wiódł wzdłuż wybrzeży duńskich – przez ławicę Horns Reef. Była to droga, którą Hochseeflotte wyszła w morze dwa dni wcześniej. Drugą ewentualnością było skierowanie się bardziej na południe i okrążenie pola minowego wzdłuż Wysp Fryzyjskich. Trzecim, nieznanym Brytyjczykom szlakiem było wytrałowane przez Niemców przejście przez wschodnią część pola minowego. Było ono używane przez jednostki niemieckie tylko dla wyjścia w morze – jednak jego wylot nie był w żaden sposób oznakowany i nie nadawał się dla nocnego wejścia wielkiej armady o nieuporządkowanej formacji i mającej w swym składzie wiele uszkodzonych jednostek.

Jellicoe miał więc tak naprawdę dwie możliwości – albo utrzymywać dotychczasowy kurs, który odcinał Hochseeflotte od przejścia wzdłuż Horns Reef, albo skierować się bardziej na południe, zakładając, że Scheer – wiedząc o brytyjskich pancernikach blokujących mu wejście do Zatoki Helgolandzkiej wzdłuż wybrzeży duńskich – będzie próbował drogi dookoła pola minowego. Gdyby Niemcy wybrali wejście na Bałtyk, to Grand Fleet i tak byłaby bezradna. Brytyjski admirał ostatecznie postawił na to, że Hochseeflotte będzie się starała jak najszybciej dotrzeć do bazy, próbując przedrzeć się przez szyki Grand Fleet pod osłoną nocy i rzucając do nocnych ataków torpedowych wszystkie swoje lekkie siły. Dlatego też Grand Fleet nie zmieniła kursu ani w stronę Horns Reef, ani też w stronę przejścia wzdłuż Wysp Fryzyjskich, licząc na to, że niemieckie pancerniki nie przedrą się przez jej linię nocą i będzie je można jeszcze dopaść o świcie, bez względu na to, którą drogę odwrotu wybierze Scheer. Gdyby kilka godzin wcześniej admiralicja brytyjska wysłała z Harwich bazujące tam niszczyciele i krążowniki lekkie, to mogłyby one teraz próbować zablokować niemieckiej flocie południową trasę powrotu, oszczędzając Jellicoe trudnej decyzji. Na wszelki wypadek o 21.32 Jellicoe skierował towarzyszący flocie stawiacz min *Abdiel* w okolice Horns Reef, gdzie miał on postawić 80 min około 15 mil na południowy zachód od latarniowca *Vyl*. *Abdiel* był przebudowanym na stawiacz min niszczycielem typu Lightfoot i rozwijał prędkość 34 w., czyli dwukrotnie więcej niż aktualna prędkość marszowa Grand Fleet. Dzięki temu okręt ten znalazł się we właściwym miejscu już o 01.24. Pułapka zastawiona przez Brytyjczyków okazała się jednak nieskuteczna, bowiem niemiecka flota przeszła przez nią bez strat...

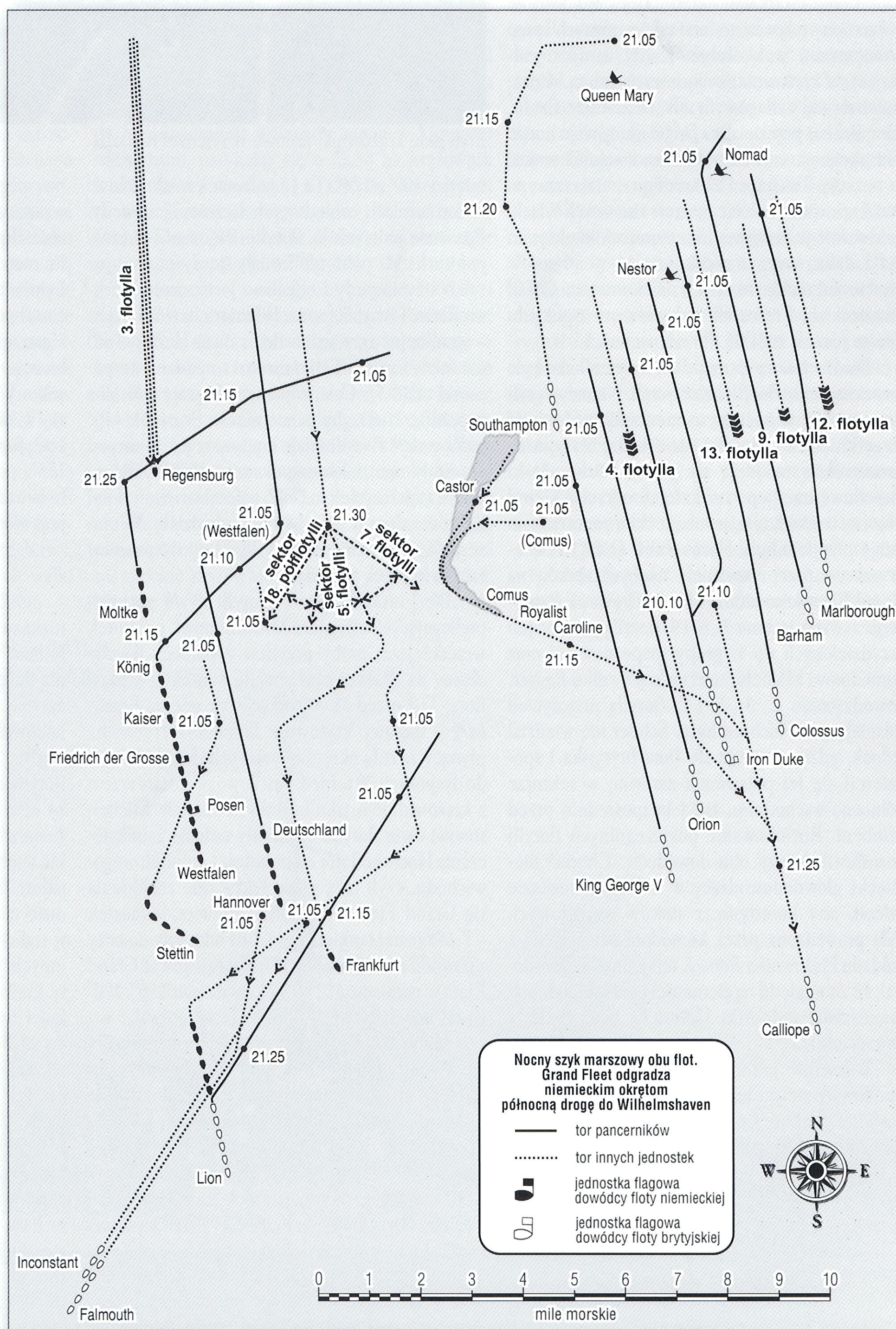
Kontynuowanie przez Grand Fleet kursu 169° niemalże nieuchronnie prowadziło do porannej bitwy z flotą niemiecką. O zmroku obie floty poruszały się po ramionach olbrzymiej litery V, a flota brytyjska była położona nawet nieco dalej na południe niż niemiecka. I zapewne doszłoby do drugiej części bitwy jutlandzkiej – gdyby nie mały szczegół. Była nim jednowęzłowa różnica prędkości obu flot. Jellicoe nakazał swym okrętom

liniowym utrzymywać prędkość 17 w., uznając, że Hochseeflotte będzie chciała jak najszybciej dotrzeć do bazy, lecz ze względu na uszkodzone jednostki nie będzie mogła iść z maksymalną prędkością 20–21 w. Było to kolejne słuszne założenie brytyjskiego dowódcy, jednakże było coś, o czym Jellicoe do końca dnia nie zdążył się dowiedzieć – obecność w składzie Hochseeflotte 2. eskadry pancerników kontradm. Mauve. Okręty te, jak pamiętamy, przez cały dzień nie brały udziału w bitwie i najprawdopodobniej nie zostały dostrzeżone przez Brytyjczyków. Przypuszczalnie także krążowniki liniowe Beatty'ego, które strzelały do niemieckich predrednotów już w zapadających ciemnościach, nie rozpoznały, z kim mają do czynienia. A jeśli nawet na którymś z nich dokonano prawidłowej identyfikacji, to żaden o tym meldunek nie został przekazany na *Iron Duke'a*... Gdyby Jellicoe wiedział o obecności szóstki niemieckich predrednotów, to z całą pewnością szedłby ze swoimi okrętami wolniej. Było bowiem powszechnie wiadome, że starsze pancerniki nie rozwijają więcej niż 16 w. I ten jeden węzeł różnicy prędkości obu zespołów spowodował, że zamiast spotkać Grand Fleet o świcie, Hochseeflotte przeszła w ciągu nocy prawie niezauważona za rufami brytyjskich okrętów liniowych...

Tymczasem flota Scheera przegrupowywała się po nieoczekiwanych manewrach związanych z niedawnym natknięciem się na krążowniki liniowe Beatty'ego. W rezultacie 2. eskadra predrednotów znalazła się na prawym skrzydle całego zespołu, czyli od strony, z której można było spodziewać się ataku Brytyjczyków. Czwórka krążowników liniowych natomiast płynęła zupełnie z tyłu, wbrew swojej przynależności do grupy rozpoznawczej. Scheer bez wahania wybrał najkrótszą drogę do domu, zarządzając już o 21.14 obranie kursu 142°, prowadzącego prosto na ławicę Horns Reef odległą o około 90 Mm. Przy ustalonej przez niemieckiego dowódcę prędkości marszowej 16 w. oznaczało to jeszcze 5,5 godziny rejsu. Jednocześnie z rozkazem zmiany kursu adm. Scheer ustalił nową formację marszową, polecając 2. eskadrze pancerników kontradm. Mauve przejść na tył Hochseeflotte, między 3. eskadrę a 1. grupę rozpoznawczą Hippera. 2. grupa rozpoznawcza (cztery krążowniki lekkie z kontradm. Bödickerem na *Frankfurcie*) miała wyjść na czoło floty i być jej strażą przednią, 4. grupa rozpoznawcza (pięć krążowników lekkich z komodorem von Reuterem na *Stettinie*) dostała natomiast polecenie zajęcia pozycji w prawej przedniej ćwiartce Hochseeflotte. Jako że oba te zespoły znajdowa ły się w tyle Hochseeflotte i po jej lewej stronie, rozwój wypadków sprawił, że znalazły się one na akwenie między obiema flotami.

Niestety rozkaz Scheera na większość okrętów nie dotarł i musiał być powtórzony jeszcze dwukrotnie, nim poszczególne jednostki zaczęły przystępować do jego wykonania. W rezultacie cała flota płynęła jeszcze starym kursem 167°, a prowadzący ją *Westfalen* nawet skręcił na kilka minut na zachód, by zrobić miejsce wychodzącej na czoło 4. grupie rozpoznawczej. Niemieckie okręty liniowe przystąpiły do przechodzenia na kurs 142° dopiero o 21.43. Trzy minuty później, chcąc nadrobić opóźnienie, Scheer polecił zmienić kurs jeszcze bardziej na wschód (135°), jednakże na prowadzącym szyk pancerniku *Westfalen* błędnie odczytano go jako 157° i od 22.08 Hochseeflotte zaczęła znowu odpadać na południe. Dopiero o 22.45 Westfalen począł wracać na kurs 135°, a dwie minuty po godzinie 23.00 Scheer wprowadził kolejną, trzystopniową korektę, po której cała flota niemiecka szła dokładnie na latarniowiec stojący u ławicy Horns Reef. Powyższe zdarzenia nie dotyczyły jednak 2. eskadry pancerników, która nadal podążała po lewej stronie sił głównych, chociaż z prędkością zredukowaną do 8 w. W ten sposób cała szóstka mogła spokojnie dać się wyprzedzić trzonowi sił Hochseeflotte, aby potem łagodnie zająć miejsce na jej tyle.

O 21.30 z pokładu *Hannovera* dostrzeżono przed dziobem dym pochodzący z czterech dużych jednostek, a na jednej z nich widoczne było nawet światełko pozycyjne na maszcie (!). Były to cztery brytyjskie krążowniki pancerne 2. eskadry, które przecięły kurs niemieckich okrętów około 3 mile przed ich dziobem, starając się zająć pozycję za rufą krążowników liniowych Beatty'ego. Światełko pozycyjne należało do *Shannona* i zapalone było na skutek usterki technicznej. Kontradm. Mauve zwlekał z kolejnymi manewrami aż do 21.55, kiedy to zmienił kurs, kierując się na północ. Po

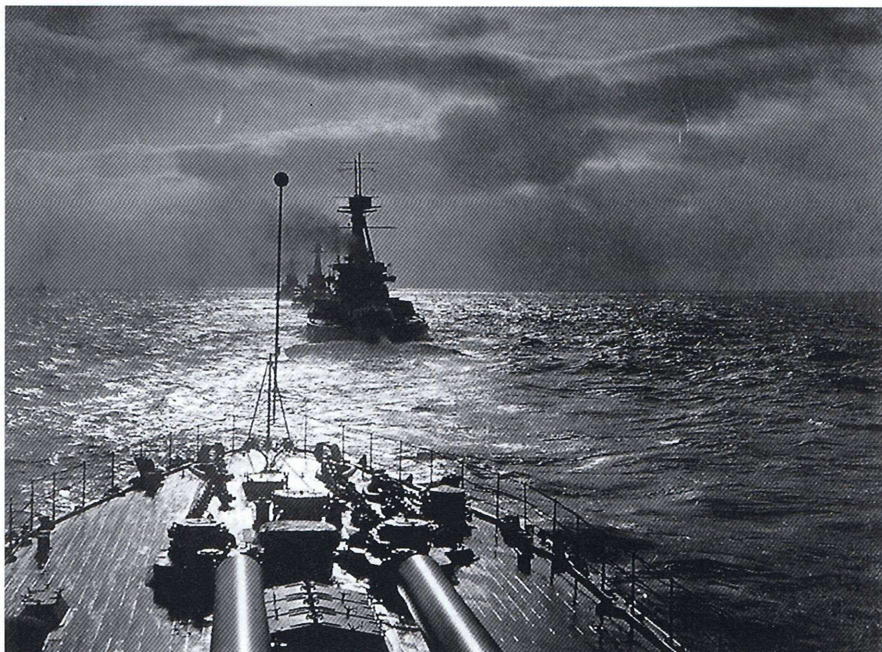


kolejnym zwrocie dokonanym o 22.10 jego okręty zajęły wreszcie pozycję za *Königiem* – ostatnim pancernikiem 3. eskadry.

Polecenie Scheera dotyczące formacji na noc najprawdopodobniej nie dotarło do kontradm. Hippera, który zajęty był orientowaniem się w sytuacji po zaokrętowaniu na krążownik *Moltke* około 21.00. Jego pierwszą decyzją było zwiększenie prędkości do 20 w. i zajęcie pozycji przed pancernikami. Rozkazu tego nie były jednak w stanie wykonać ani *Derfflinger*, który miał olbrzymie ilości wody w kadłubie, ani też *Von der Tann*, którego kotły i paleniska były w opłakanym stanie i wymagały natychmiastowego czyszczenia. Obie jednostki z najwyższym trudem „wyciągały" 18 w. W związku z tym *Moltke* i *Seydlitz* zaczęły przesuwać się do przodu szybciej niż pozostała dwójka. Było to osiągnięcie zadziwiające w przypadku tego ostatniego okrętu, który nie dość, że był trafiony torpedą, to miał także zalanych sporo pomieszczeń w kadłubie. Kiedy dwójka wolniejszych krążowników liniowych mniej więcej zrównała się z flagowym *Friedrichem der Grosse*, adm. Scheer przekazał na *Derfflingera* swoje nocne instrukcje marszowe i polecił im zwolnić i wrócić na pozycję. Tak więc Hochseeflotte miała teraz po dwa krążowniki liniowe na czele i na swych tyłach. Faktycznie jednak ostatnim niemieckim okrętem był *Lützow*, który z prędkością 11 w. płynął w asyście czterech niszczycieli daleko za trzonem sił niemieckich. Krążownik był widziany z pokładu *Königa* jeszcze o 21.05. Po raz ostatni...

Bardzo ważną sprawą dla Hochseeflotte było rozmieszczenie flotylli niszczycieli. Niemcy liczyli się z tym, że w nocnym zamieszaniu może dojść do zetknięcia się obu flot i że eskadry brytyjskich pancerników znajdują się gdzieś blisko. Ataki torpedowe mogły po raz kolejny odrzucić Grand Fleet na wschód, torując niemieckim pancernikom drogę przejścia koło Horns Reef. O 19.16 Scheer nakazał przeprowadzanie nocnych ataków na Grand Fleet komodorowi Heinrichowi na *Regensburgu* zawiadującemu 2., 6. i 9. flotyllą niszczycieli przydzielonych do 1. grupy rozpoznawczej oraz komodorowi Michelsenowi na krążowniku *Rostock*, dowodzącemu 1., 3., 5. i 7. flotyllą niszczycieli osłaniających Hochseeflotte. Scheer nie wiedział jednak, gdzie znajduje się flota brytyjska i spodziewał się jej pojawienia zarówno w sektorze północno-wschodnim, jak i bezpośrednio przed dziobem. Rozlokowanie poszczególnych flotylli pozostawił decyzji obu dowódców. Chociaż niemiecki głównodowodzący w kolejnym rozkazie zalecił, aby koordynacja ataków torpedowych była prowadzona przez komodora Michelsena z pokładu krążownika *Rostock*, ten jednak zadecydował, że ze względu na ciemności i prawdopodobne zamieszanie jednostki Heinricha będą działały samodzielnie.

Wszystkie jednostki podległe Heinrichowi znajdowały się po lewej rufowej ćwiartce Hochseeflotte. Według jego dyspozycji 2. flotylla miała zabezpieczać akwen w namiarze między 055° a 100°, czyli od północno-wschodniej strony. Jej dowódca, kmdr Schurr na *G 98*, otrzymał pozwolenie na powrót do bazy przez Skagerrak w przypadku, gdyby rozwój akcji doprowadził do oderwania jego zespołu od sił głównych. Trzy jednostki należące do 12. półflotylli (wchodzącej w skład 6. flotylli) miały operować w namiarze


Brytyjskie krążowniki liniowe w nocnym marszu.

między 100° a 124°. Te 13 jednostek miało jeszcze w wyrzutniach torpedowych łącznie 72 torpedy. Pozostałe jednostki 6. flotylli (flagowy *G 41* i trzy jednostki 11. półflotylli) miały do dyspozycji już tylko trzy torpedy i odesłano je na czoło Hochseeflotte. Ostatnia formacja Heinricha – 9. flotylla – straciła już trzy jednostki, a dwie (*V 28* i *S 52*) nie miały torped. Tylko dwoma torpedami dysponował też *S 51*. Cała trójka została więc odesłana w pobliże 1. eskadry pancerników. Pozostałe pięć jednostek 9. flotylli miało do dyspozycji 21 torped – zostały one dołączone do zespołu Michelsona razem z niszczycielem *G 42*, należącym do 3. flotylli, który oderwał się od swego przydziału. W tym zespole znalazł się także *S 32*, który dysponował zaledwie jedną torpedą.

Pięć niszczycieli 3. flotylli (*V 48* zatonął) podlegających oficjalnie Michelsonowi, na skutek wcześniejszej próby przyjścia z pomocą *Wiesbadenowi* na dłuższy czas straciło kontakt z własną flotą. Tuż przed 21.00 natknęły się one na *Regensburg* – flagowy krążownik komodora Heinricha płynący za rufą okrętów liniowych. Mając jeszcze do dyspozycji 20 torped, chwilowo pozostały razem z krążownikiem jako odwody. Pozostałe Michelsonowi dwie flotylle otrzymały zadanie zabezpieczania Hochseeflotte od południa i południowego-wschodu, czyli tam, gdzie faktycznie znajdowała się Grand Fleet. 7. flotylla (dziewięć jednostek – *V 186* został rankiem tego dnia odesłany do bazy z powodu awarii skraplacza) miała atakować Grand Fleet w namiarze 122°–156°, zaś namiar 156°–190° został przydzielony 5. flotylli (11 okrętów).

Mimo iż na papierze sektory te uzupełniały się z sektorami pilnowanymi przez niszczyciele Heinricha, to jednak żadna z tych flotylli nie rozrzuciła szyku w drodze do sektorów, jak było to zalecone w celu objęcia osłoną jak największego akwenu. Obie złożone były ze starszych niszczycieli, mających trzy z czterech kotłów opalane węglem. Utrzymywanie przez cały dzień wysokiej prędkości pozostawiło ich paleniska w opłakanym stanie i przy dużych prędkościach kominy niszczycieli wyrzucały w górę snopy iskier. Przez to, nie chcąc zdradzić swojej pozycji, żadna z formacji nie mogła osiągnąć więcej niż 17 w. Dotarcie w wyznaczone sektory opóźnił dodatkowo fakt, iż obie flotylle musiały przejść przez szyk okrętów liniowych (5. flotylla nawet dwukrotnie), co nie było ani łatwe, ani bezpieczne. *S 23* z 7. flotylli został podczas tej operacji oświetlony reflektorem i ostrzelany przez któryś z pancerników. Ostatecznie obie grupy niszczycieli dotarły w swoje sektory około 23.00, chociaż 5. flotylla rozstawiła się wzdłuż swojego dopiero około północy. Jako że 7. flotylla szła kursem 124°, a 5. flotylla kursem 175°, powstała między nimi luka, w której nie było żadnych niszczycieli. I tam właśnie wkrótce pojawiły się okręty liniowe Grand Fleet...

* * *

O 21.27, a więc dziesięć minut po wydaniu rozkazu formującego nocny szyk Grand Fleet, Jellicoe wydał dyspozycje co do nocnego ustawienia flotylli niszczycieli. Miało ono być cokolwiek dziwne – sześć flotylli niszczycieli, jakim dysponował brytyjski admirał ustawiło się w cztery rzędy... 5 mil za okrętami liniowymi. Pierwszą flotyllą od zachodniej strony miała być 11., licząca 14 niszczycieli oraz ich lidera – duży niszczyciel *Kempenfelt*, a także krążownik lekki *Castor*. Kolejna ku wschodniej stronie płynęła 4. flotylla, oryginalnie licząca 17 jednostek oraz wiodące ją dwa duże niszczyciele *Tipperary* i *Broke*. Z jej składu w trakcie bitwy ubyły *Shark* i *Acasta*, a także pięć innych jednostek, które zawędrowały do eskorty krążowników liniowych Beatty'ego. Trzecią z kolei była 13. flotylla, oryginalnie przydzielona do sił Beatty'ego. Składała się ona z krążownika lekkiego *Champion* oraz dziesięciu niszczycieli, z których dwa (*Nomad* i *Nestor*) zatonęły w trakcie bitwy, zaś trzeci (*Onslow*) wycofał się z akcji po trafieniach pociskami artylerii średniej *Lützowa*. Ich miejsce zajęły dwie jednostki z nielicznej, bo złożonej z jedynie czterech jednostek 10. flotylli. Były nimi *Turbulent* i *Termagant*. Z pozostałej dwójki okrętów tworzących 10. flotyllę *Morsoom* zostało. 22.00 odesłany do bazy ze względu na wyczerpany zapas torped i kończący się mazut, zaś *Morris* dołączył do następnej w kolejności 9. flotyl-

li, także liczącej tylko cztery niszczyciele. Ostatnią flotyllą od wschodniej strony była 12. flotylla, której przewodziły *Faulknor* i *Marksman*, składająca się z początkowo z 14 okrętów (jeden bowiem znajdowa ł się w zespole Beatty'ego). Prawie wszystkie brytyjskie niszczyciele towarzyszące Grand Fleet miały pełne zapasy torped, jedynie *Petard* nie miał żadnej, zaś *Nicator* i *Turbulent* po jednej.

Ulokowanie przez adm. Jellicoe wszystkich swoich niszczycieli w dużym oddaleniu za pancernikami oznaczało, że rezygnuje on z jakichkolwiek akcji zaczepnych w ciągu nocy; w przeciwnym razie rozrzuciłby je, podobnie jak uczynił to ze swoimi niszczycielami Scheer. Brytyjski admirał tłumaczył to faktem, że chciał za wszelką cenę uniknąć nocnych starć i strzelania do własnych jednostek. Były to obawy o tyle słuszne, że Royal Navy nie miała większych doświadczeń w nocnych manewrach, nie mówiąc już o prowadzeniu ognia artyleryjskiego w świetle reflektorów. W tej materii praktyka floty niemieckiej była dużo większa. Nawet ustawienie brytyjskich okrętów liniowych w trzy kolumny zamiast sześciu było spowodowane chęcią uproszczenia szyków i uniknięcia ostrzeliwania się nawzajem, gdyby doszło do nocnego spotkania z Niemcami. Zapobiegliwość brytyjskiego admirała była może i słuszna, jednakże brak umiejętności ryzykowania rzadko prowadzi do wielkich zwycięstw, nie mówiąc o tym, że z taką wielką liczbą niszczycieli nie sposób było stracić kontaktu z niemiecką flotą, do czego ostatecznie doszło. John Jellicoe tłumaczył się także zamiarem, by niszczyciele stanowiły zaporę, na wypadek gdyby Hochseeflotte skręciła na wschód, chcąc dostać się do Horns Reef za rufą Grand Fleet. Tylko przypadek sprawił jednak, że odrobinę wolniejsza flota niemiecka jednak przeszła za rufą brytyjskiej – właśnie tam, gdzie Jellicoe ustawił swoje niszczyciele. I to one oraz ich załogi stały się największymi brytyjskimi bohaterami tej bitwy, prezentując niezwykłą nieustępliwość i wolę walki w nocnych starciach z okrętami niemieckimi.

Nocne rozpoznanie Grand Fleet miało spoczywać na dwóch flotyllach krążowników lekkich. 4. flotylla z flagowym *Calliope* udała się na czoło, zaś 2. flotylla Goodenougha otrzymała polecenie wykonania zwiadu z prawej burty floty brytyjskiej – czyli tam, gdzie spodziewano się zastać niemieckie pancerniki.

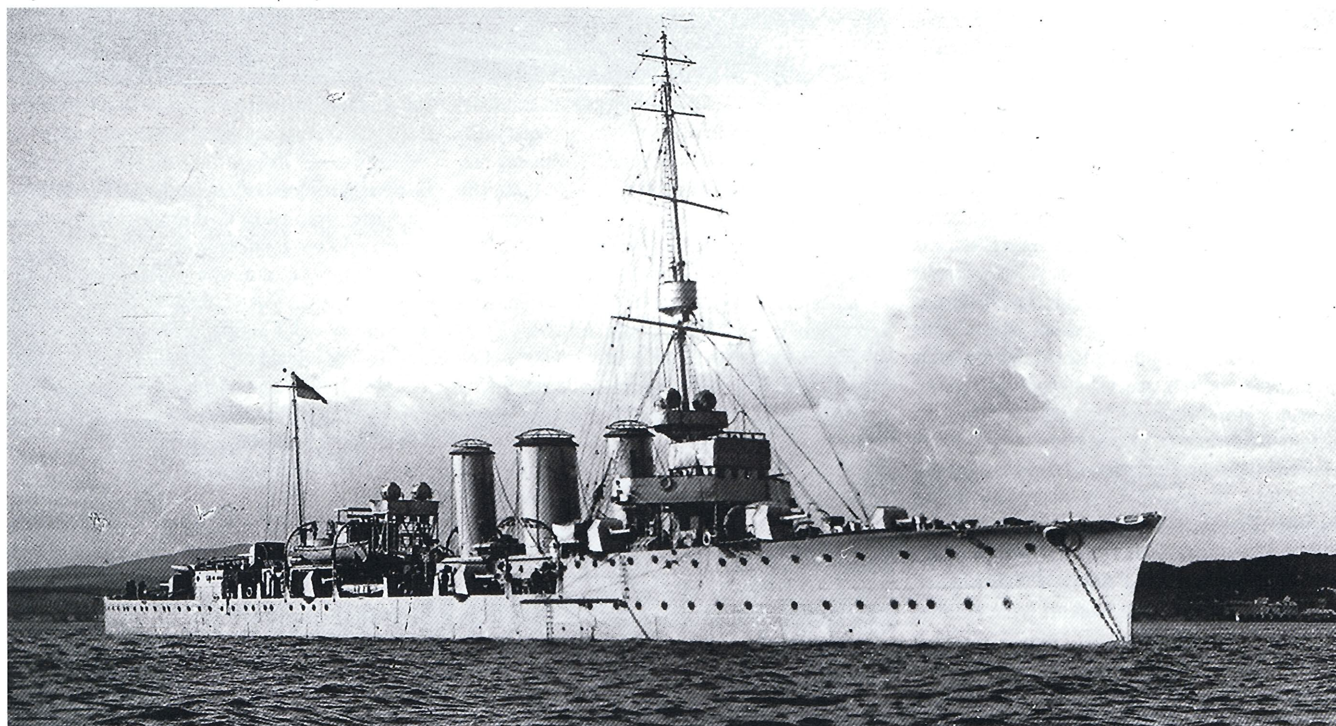
* * *

Około 22.00 oba wielkie zespoły okrętów liniowych dzieliło najwyżej 5 mil. Na skutek opisanych powyżej rozkazów i różnych uwarunkowań w przestrzeni tej nie było żadnych niszczycieli. Jedynymi jednostkami, które penetrowały ten jakże niewielki akwen były niemieckie krążowniki liniowe *Seydlitz* i *Moltke*, sześć krażowników lekkich 4. grupy rozpoznawczej komodora von Reutera (pięć plus *Rostock*), trzy krążowniki lekkie 2. grupy rozpoznawczej kontradm. Bödickera oraz 2. eskadra krążowników lekkich komodora Goodenougha. Krążowniki *Frankfurt* i *Pillau* (trzeci – *Elbing* – z powodu kłopotów ze skraplaczem nie mógł utrzymać prędkości i dołączył do 4. grupy rozpoznawczej) wykonały zagon w kierunku wschodnim, natykając się o 22.58 na krążownik lekki *Castor*, wiodący 11. flotyllę niszczycieli na wyznaczoną pozycję na lewej flance za rufą Grand Fleet. Niemieckie okręty, nie otwierając ognia i nie zapalając reflektorów, wystrzeliły po jednej torpedzie z odległości jedynie 1000 m i natychmiast zawróciły, nie chcąc prowokować brytyjskich niszczycieli do pościgu wiodącego w kierunku własnych okrętów liniowych. Szczęściem dla Brytyjczyków atak torpedowy miał miejsce dokładnie w momencie, kiedy *Castor* dotarł na wyznaczoną pozycję i dał rozkaz zmiany kursu o 180°. Nagły zwrot uratował krążownik od niechybnego trafienia, chociaż załoga brytyjskiego okrętu pozostała nieświadoma zagrożenia. Kilka minut później *Castor* i 11. flotylla natknęły się na niemieckie krążowniki *Hamburg*, *Elbing* i *Rostock*, płynące z tyłu 4. grupy rozpoznawczej. Niemcy wiedzieli z meldunku otrzymanego kilka minut wcześniej z *Frankfurta*, że mają przed sobą Brytyjczyków. Ci jednak zwlekali z otwarciem ognia, tym bardziej, że okręty niemieckie błysnęły dwiema prawidłowymi literami nocnego sygnału wywoławczego. Chociaż kolejne dwie były nieprawidłowe, to jednak wątpliwości pozostały.

Przez tych kilka cennych minut wahania krążowniki niemieckie zbliżyły się do *Castora* na zaledwie 1000 m, po czym oświetliły go reflektorami i otworzyły gwałtowny ogień. Była godzina 22.13. W ciągu następnych pięciu minut *Castor* został trafiony dziesięcioma pociskami, tracąc 12 ludzi zabitych i 23 rannych. Trafiony został także niszczyciel *Marne*. Niemiecka przewaga była miażdżąca i brytyjski krążownik natychmiast wycofał się na wschód, odpalając przedtem jedną niecelną torpedę. Kolejne dwie, także niecelne, zostały wystrzelone przez niszczyciele *Marne* i *Magic*. Pozostałe niszczyciele nie atakowały, sądząc, że przeciwnikiem są własne okręty. Nawet jednak gdy okazało się, że napastnikiem były krążowniki Hochseeflotte, 11. flotylla nie ruszyła w pościg za nimi, uznając, że jej najważniejszym zadaniem jest nie rozbijanie formacji Grand Fleet i pozostanie w wyznaczonym miejscu do nadejścia świtu.

Wyjaśnienia wymaga fakt użycia przez Niemców częściowo poprawnego sygnału wywoławczego Royal Navy – nie był to bowiem przypadek. Około 22.00 na niemieckich krążownikach lekkich 2. i 4. grupy rozpoznawczej dostrzeżono w ciemności sygnał z *Liona* nadany do *Princess Royal*, proszący o podanie nocnych sygnałów rozpoznawczych (wywołania i odpowiedzi). Zostały one zniszczone podczas pożaru na mostku *Liona* i Beatty pytał o nie, chcąc uniknąć nieporozumień. Niestety do nadania sygnały nie użyto przyciemnionego światła, lecz reflektora o pełnej mocy, tak więc zarówno zapytanie, jak i – co gorsza – odpowiedź zostały przez Niemców odczytane, mimo że z większej odległości. Co prawda, Niemcy odczytali prawidłowo tylko dwie z czterech liter (UA), ale

Krążownik *Caroline* z 4. eskadry krążowników lekkich.



wystarczyło to, aby skutecznie wprowadzić zamieszanie na mostkach brytyjskich okrętów. Inna sprawa, że Royal Navy używała do nocnej identyfikacji „swój-obcy" prostych układów literowych z użyciem tylko białego światła. Niemieckie sygnały były dodatkowo kombinacją kilku kolorów, co utrudniało ich przypadkowe podpatrzenie.

Kiedy trzy niemieckie krążowniki zamykające szyk 4. grupy rozpoznawczej skradały się ku *Castorowi*, na przedzie formacji doszło do równie dramatycznych wydarzeń. O 22.20 kurs wiodącego *Stettina* przecięły *Seydlitz* i *Moltke*, zmuszając krążownik niemalże do zatrzymania, pozostałe trzy natomiast do gwałtownego skrętu w lewo. Oba niemieckie krążowniki liniowe nie odebrały rozkazu Scheera formującego nocny szyk marszowy i korzystając z przewagi prędkości, wyszły zza 3. eskadry pancerników, kierując się na południowy wschód. Krążowniki lekkie nie zdążyły jeszcze uporządkować szyku, kiedy z lewej burty ukazały się sylwetki czterech niezidentyfikowanych jednostek. Były to krążowniki lekkie 2. eskadry Goodenougha. Oba zespoły wymieniły sygnały wywoławcze, minęło jednak kilka pełnych napięcia minut, zanim w obu uznano, że nie są to własne okręty. Około 22.35 prawie jednocześnie obie strony włączyły reflektory i otworzyły ogień z odległości 1000–2000 m. Trzy niemieckie okręty: *Stettin*, *München* i *Rostock*, skoncentrowały swój ogień na flagowym *Southamptonie*, który jako jedyny z brytyjskich jednostek zapalił reflektory. Pozostała trójka celowała, kierując się światłem reflektorów niemieckich. W ciągu trzech czy czterech minut starcia brytyjski krążownik został trafiony 20 pociskami, tracąc 34 zabitych i 41 rannych. Chociaż z powodu niewielkiej odległości większość pocisków rozerwała się na nadbudówkach i kadłubie, zapaliło się 12 ładunków miotają cych pocisków 152 mm i płomień ogarnął cały podajnik amunicyjny. Szczęśliwie nie dotarł jednak do komór. Palący się *Southampton* skręcił w lewo, próbując uciec spod niemieckiego ognia. Przed skrętem jeszcze wystrzelił jedną torpedę, która wkrótce trafiła krążownik *Frauenlob* w śródokręcie. Wyszedł on z szyku i po kilku minutach wywrócił się do góry stępką, tonąc z prawie całą załogą (było tylko dziewięciu uratowanych).

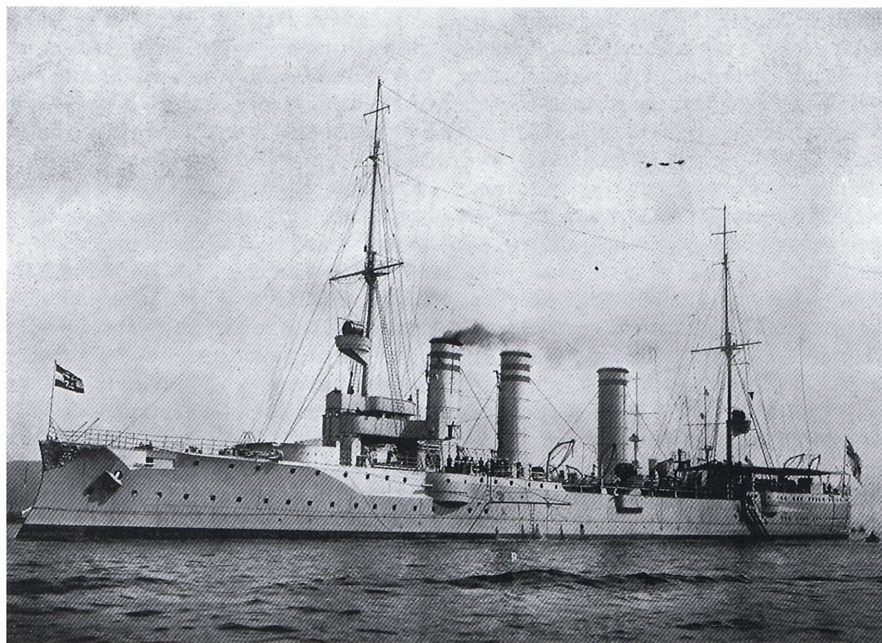
Drugi w szyku krążownik brytyjski *Dublin* tak że dostał się pod celny ogień krążowników *Stuttgart* i *Elbing*. Trafiony dwunastokrotnie, mając trzech zabitych i 27 rannych, krążownik także gwałtownie skręcił w lewo, próbując wycofać się z bitwy. Na szczęście dla obu rozstrzeliwanych krążowników pozostała dwójka – *Nottingham* i *Birmingham* – będąc niewidoczną dla Niemców, zaczęła powoli wstrzeliwać się w swoje cele. Wiele brytyjskim okrętom pomógł też... *Moltke*, który znienacka ponownie pojawił się pośród okrętów 4. grupy rozpoznawczej, tym razem omal nie taranując *Hamburga*.

Potyczka skończyła się tak szybko, jak się rozpoczęła. Brytyjskie krążowniki odeszły na wschód, zajmując miejsce za rufą 5. eskadry pancerników. Nie dołączył do nich *Dublin*, którego oficer nawigacyjny zginął w bitwie; razem z nim spłonęły wszystkie mapy i okręt odnalazł swój przydział dopiero następnego dnia. Niemieckie okręty także poszły w rozsypkę – *Stuttgart* odnalazł się przy 2. grupie rozpoznawczej, *Hamburg* z uszkodzoną maszyną sterową nie zdołał dołączyć do reszty grupy. Starcie to było gorzką pigułką dla Brytyjczyków, potwierdzającą obawy dowódców Royal Navy co do wyszkolenia w strzelaniu nocnym. Przy równych warunkach widoczności i braku elementu zaskoczenia Niemcy uzyskali 32 trafienia, podczas gdy Brytyjczycy jedynie siedem.

Pozostaje jeszcze do wyjaśnienia drugie pojawienie się krążownika liniowego *Moltke*. Dziesięć minut po przejściu przed dziobem *Stettina* z jego pokładu dostrzeżono sylwetki czterech okrętów liniowych. Były to brytyjskie pancerniki 2. dywizjonu idące w tyle pierwszej kolumny Grand Fleet. *Moltke* natychmiast zawrócił, nie otwierając ognia. Nie mógł zawiadomić Scheera o napotkaniu Brytyjczyków, gdyż jego radiostacja była zniszczona. Co ciekawe, niemiecki okręt także został dostrzeżony z pokładu ostatniego w szyku *Thunderera*, który jednak nie otworzył ognia w obawie o... zdradzenie pozycji brytyjskiej floty. Na znajdującym się za rufą *Thunderera* krążowniku lekkim *Boadicea* także spostrzeżono niemiecki okręt, lecz atak torpedowy nie doszedł do skutku z powodu zniknięcia przeciwnika z pola widzenia.

Pięć minut później, po opanowaniu ognia i powrocie na kurs 123°, z jego pokładu dostrzeżono cztery duże okręty płynące po lewej burcie w odległości zaledwie 1500 m. Dowódca okrętu, kmdr Moritz von Egidy, natychmiast zawrócił przez prawą burtę, błyskając w kierunku Brytyjczyków ich dziennym sygnałem rozpoznawczym. Był to 6. dywizjon brytyjskich pancerników prowadzony przez uszkodzony *Marlborough*. Nie był on w stanie utrzymywać wyznaczonej pozycji na końcu zachodniej kolumny Grand Fleet i dlatego został nieco w tyle. Dla *Seydlitza* oznaczało to, że niezwykłym zbiegiem okoliczności wszedł on dokładnie w pięciomilową przestrzeń dzielącą brytyjskie pancerniki od ich eskorty. Niemieckiemu krążownikowi na drodze do Horns Reef stały więc cztery brytyjskie pancerniki.

Stan *Seydlitza* był fatalny – przecieki w uszkodzonej części dziobowej były nie do opanowania i mimo utrzymywania prędkości 17–18 w. faktycznie okręt powoli tonął. Cztery pancerniki to aż nadto, by proces ten gwałtownie przyśpieszyć. Niemiecki krążownik został dostrzeżony z pokładu



Krążownik lekki *Stettin* (typ Königsberg) – flagowy okręt 2. grupy rozpoznawczej komodora von Reutera

Oba niemieckie krążowniki liniowe straciły ze sobą kontakt, gdyż uszkodzony *Seydlitz* nie był już w stanie dłużej utrzymywać prędkości 22 w., z jaką szedł *Moltke*. Ten ostatni natomiast, oddalając się od brytyjskich pancerników, wpadł znienacka pod dziób krążownika lekkiego *Hamburg*, który właśnie rozpoczynał bitwę z krążownikami Goodenougha. Przez następne dwie godziny *Moltke* operował w przestrzeni między obiema flotami, kilkukrotnie zbliżając się do brytyjskich pancerników na odległość wzrokową, samemu jednak pozostając niezauważonym. Po godzinie 01.00 wyszedł z prędkością 24 w. przed obie floty, by około 03.00 dołączyć do 1. eskadry pancerników Hochseeflotte.

Po rozstaniu się z krążownikiem *Moltke* *Seydlitz* skierował się na południowy wschód, jednakże o 22.40 ze względu na pożar, jaki rozgorzał pod pokładem dziobowym musiał chwilowo zredukować prędkość do 7 w. i obrać kurs 212°.

Marlborough – jego oficer artyleryjski pobrał namiary celu i zwrócił się do dowódcy okrętu, kmdr. George'a Rossa, o pozwolenie na otwarcie ognia. Odpowiedź była odmowna – kmdr Ross uważał, że to jeden ze „swoich" okrętów. *Seydlitz* pojawił się także w celownikach optycznych pancerników *Revenge* i *Agincourt*, żaden z nich jednak nie zdecydował się na otwarcie ognia, mimo iż *Revenge* nadał sygnał wywoławczy, na który nie było prawidłowej odpowiedzi. Powodem oszczędzenia niemieckiego krążownika, któremu do zatopienia wystarczyłoby kilka trafień, była... obawa obu dowódców o zdradzenie swojej pozycji. Było to przedziwne tłumaczenie braku własnej inicjatywy przez stronę, która miała miażdżącą przewagę nad przeciwnikiem. Wkrótce idący na północ *Seydlitz* został dostrzeżony i zidentyfikowany przez krążowniki lekkie *Fearless* i *Boadicea*, żaden jednak ani nie atakował, ani też nie zameldował tego faktu admirałowi Jellicoe. W rezultacie niemiecki

krążownik odszedł nieco na północ i ponownie położył się na kurs wiodący na Horns Reef, tym razem nie mając już przed sobą żadnych jednostek brytyjskich.

* * *

Opisane powyżej potyczki nie były chronologicznie pierwszymi starciami obu przeciwników, do jakich doszło tej nocy. Krótko przed 22.00 niszczyciel *S 24* – lider niemieckiej 7. flotylli idącej na wyznaczone przez Michelsena pozycje – dostrzegł sylwetki kilku niszczycieli. Były to okręty brytyjskiej 4. flotylli, idące na północ, aby zająć miejsce za Grand Fleet. Początkowo okręty niemieckie wzięły je za jednostki 2. flotylli, która miała pod opieką przylegający sektor. Z odległości około 500 m *S 24* błysnął niemieckim sygnałem rozpoznawczym.

Brak odpowiedzi był dla Niemców znakiem do ataku – wystrzelili oni w kierunku brytyjskich niszczycieli cztery torpedy. Po raz kolejny jednak Brytyjczycy mieli niewiarygodne szczęście – bo z takiej odległości nie można było nie trafić, ale 4. flotylla właśnie wykonywała zwrot, zajmując wyznaczoną pozycję robiąc w ten sposób niezamierzony unik przed torpedami. Jedna z torped przeszła zaledwie 3 metry za rufą *Garlanda*. Torpeda, którą wysłał *S 16* miała defekt i utonęła natychmiast po wystrzeleniu. Niemieckie jednostki zostały wreszcie zauważone przez brytyjskiego *Garlanda*, który oddał w ich kierunku kilka strzałów. Po chwili zaczęły także strzelać *Contest* i *Fortune*, jednakże niemieckie okręty odeszły, nie ponawiając ataku i zachowując cenne torpedy dla brytyjskich pancerników. Godzinę później kursy obu flotylli zbiegły się ponownie i *S 24* wystrzelił jedną niecelną torpedę do niszczyciela *Unity*.

Około 23.30 prowadzący Hochseeflotte pancernik *Westfalen* znalazł się w miejscu, w którym pierwsza kolumna Grand Fleet płynęła na południowy wschód jeszcze 15 minut wcześniej. Gdzieś po lewej stronie, 2 mile przed dziobem *Westfalena*, znajdowa ły się trzy okręty liniowe Evana-Thomasa, a około 4 mile z prawej burty szły swym kursem cztery pancerniki 4. dywizjonu Grand Fleet. Nastąpił najbardziej niezwykły w tej bitwie i cudowny dla Hochseeflotte zbieg okoliczności. Flota niemiecka wchodziła dokładnie w miejsce za nieświadomą tego faktu Grand Fleet, a przed oddaloną o 5 mil armadą niszczycieli brytyjskich. Kilka stopni w prawo lub w lewo, jakikolwiek manewr wykonany kilkanaście minut wcześniej lub później – i pancerniki niemieckie albo dostałyby się pod lufy brytyjskich armat, albo trafiłyby na kilkadziesiąt niszczycieli gotowych do ataku torpedowego.

Admirał Scheer nie miał pojęcia o tym, gdzie znajdują się brytyjskie okręty liniowe. Otrzymał dokładne meldunki o potyczkach swoich krążowników lekkich z siłami brytyjskimi, lecz nie można było z nich wywnioskować nic o pozycji sił głównych przeciwnika. Scheer w najśmielszych przypuszczeniach nie domyśliłby się, że napotkane niszczyciele to straż tylna Grand Fleet. Sądził raczej, że to flotylle specjalnie wysłane dla odnalezienia i zaatakowania Hochseeflotte. Mimo to nie zmienił kursu ani o stopień. Brytyjscy autorzy i historycy opisujący wydarzenia z nocy 31 maja na 1 czerwca złośliwie nazywają zachowanie Scheera „powrotem do domu ślepego konia bez woźnicy", ironizując na temat jego uporczywego trzymania się kursu na Horns Reef – jedynego, który bezpiecznie doprowadził go w końcu do bazy. Tej nocy Brytyjczycy mieli wręcz nadmiar okazji, by dopaść „ślepego konia" – i wszystkie ostatecznie zmarnowali.

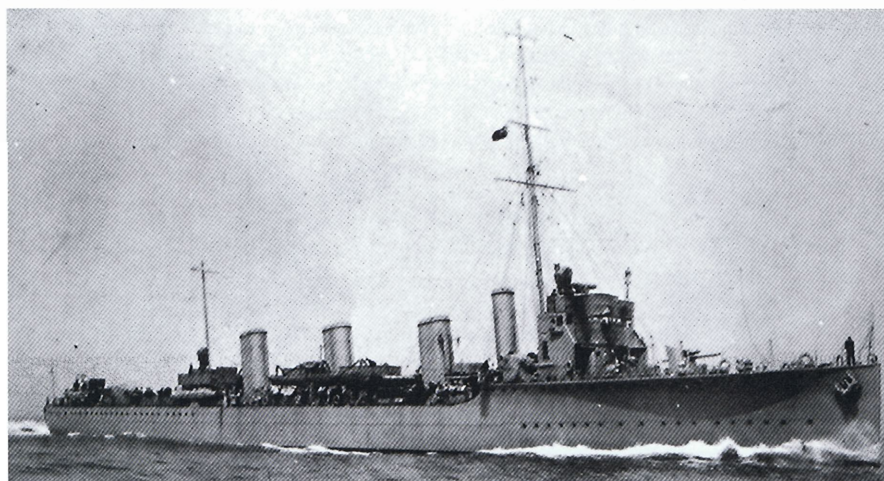
Przez dwie godziny między 21.30 a 23.30 admirał Jellicoe nie otrzymał żadnych nowych informacji o pozycji niemieckich pancerników. W ten brak informacji po raz kolejny wstrzeliła się swoją dezinformacją brytyjska Admiralicja. Konkretnie wspominany już Room 40, który rozszyfrowywał i analizował przechwycone niemieckie meldunki radiowe. Pierwszy z nich, otrzymany na mostku *Iron Duke'a* o 21.39, mówił o wydanym niemieckim flotyllom niszczycieli poleceniu atakowania brytyjskich pancerników. O 21.58 nadszedł kolejny, pochodzący od ostatniego pancernika w szyku Hochseeflotte, który podawał swoją pozycję o 21.00 i kurs 169°. Pozycja ta w przybliżeniu pokrywała się z pozycją któregoś z pancerników 2. eskadry kontradm. Mauve. Niemalże godzinę później, bo o 22.48, adm. Jellicoe dostał kolejną wiadomość z Londynu, mówiącą o tym, że o 21.14 flota niemiecka skierowała się do bazy kursem 137° i z prędkością 16 w. Donoszono też, iż niemieckie krążowniki liniowe mają podążać za siłami głównymi. Powyższym informacjom nie można nic zarzucić. Co prawda, Hochseeflotte weszła na kurs wiodący na Horns Reef nieco później, ale nie zmienia to zbytnio stanu rzeczy. Najciekawsze jest jednak nie to, co admiralicja przekazała dowódcy Grand Fleet, lecz to, czego mu nie powiedziano. Londyn nie uznał za stosowne przesłać odszyfrowanego przez Room 40 polecenia komodora Michelsena do podległych mu niszczycieli, nakazującego im połączenie się z głównymi siłami o godzinie 02.00 lub też udanie się do bazy przez Skagerrak. Nie przesłano na *Iron Duke'a* kluczowej wiadomości o tym, że Scheer zamówił poranne rozpoznanie lotnicze wód wokół Horns Reef, ani też meldunków przekazujących sektory wokół Hochseeflotte, w których miały operować poszczególne flotylle niszczycieli. Między 00.15 a 01.25 Room 40 odszyfrował sześć (!) sygnałów pochodzących z *Friedricha der Grosse* podających dokładną pozycję i kurs Hochseeflotte. Żaden z nich nie został przesłany do Jellicoe. Gdyby choć jedna z powyższych informacji dotarła do brytyjskiego głównodowodzącego, mógłby ją skojarzyć z podanym na 21.00 kursem floty niemieckiej, prowadzącym dokładnie do przejścia wzdłuż Horns Reef. Grand Fleet skręciłaby bardziej na wschód i czekałaby na Niemców u wybrzeży duńskich. Sam Jellicoe nie ufał jednej tylko informacji, wskazującej na tą drogę ucieczki. Już raz tego dnia został przez admiralicję wprowadzony w błąd danymi o pozostawaniu niemieckich sił głównych w Wilhelmshaven. Tym bardziej, że na mostek *Iron Duke'a* przez całą noc przychodziły inne wiadomości rozszyfrowane przez Room 40, a mówiące o tak ważnych dla Grand Fleet sprawach, jak wyjście U-bootów w morze, pozycja tonącego *Lützowa*, czy też pozycja, w której załoga opuściła tonący krążownik *Elbing*. Wątpliwości Jellicoe wzrosły po kolejnym meldunku, otrzymanym o 22.15, który pochodził od komodora Michelsena i podawał pozycję Hochseeflotte z godziny 21.13 – która w oczywisty sposób była wysunięta na południe o co najmniej 10 mil. Cały ten szum informacyjny i brak kilku meldunków potwierdzających się wzajemnie spowodowały, że Jellicoe nie zmienił kursu swojej armady, sądząc, że nadal odgradza Niemcom drogę do bazy.

Brak odpowiedniej informacji ze strony admiralicji nie obciąża oczywiście w żaden sposób admirała Jellicoe, ale tuż po północy za rufą Grand Fleet doszło do ciągu dramatycznych wydarzeń, które brytyjskiemu admirałowi powinny były dać do myślenia.

Około 23.15 z mostku niszczyciela *Tipperary* wiodącego 4. flotyllę niszczycieli dostrzeżono w ciemności trzy sylwetki krążowników, które wzięto początkowo za jednostki 11. flotylli, prowadzonej przez krążownik *Castor*. Tej jednak nie było po prawej stronie, bowiem prawdopodobnie nie pozbierała się jeszcze po krótkim starciu z niemieckimi krążownikami lekkimi, jakie miało miejsce tuż po 22.00. Brytyjskie niszczyciele były przesunięte mocno na wschód w stosunku do poprzedzających je pancerników, 4. flotylla szła bowiem mniej więcej na wysokości 5. eskadry pancerników, a więc skrajnej lewej kolumny Grand Fleet.

Brytyjczycy jakiś czas obserwowali nieznane jednostki, które najwyraźniej szły zbieżnym kursem. O 23.30 *Tipperary* nadał sygnał wywoławczy, skierowany do okrętu, którym okazał się prowadzący szyk floty niemieckiej pancernik *Westfalen*. W odpowiedzi *Westfalen*, *Nassau* oraz krążowniki *Rostock*, *Elbing* i *Hamburg* otworzyły ogień z odległości nie przekraczającej 1000 m.

Niszczyciel *Tipperary* (ex- chilijski *Almirante Riveros*), flagowy okręt brytyjskiej 4. flotylli.

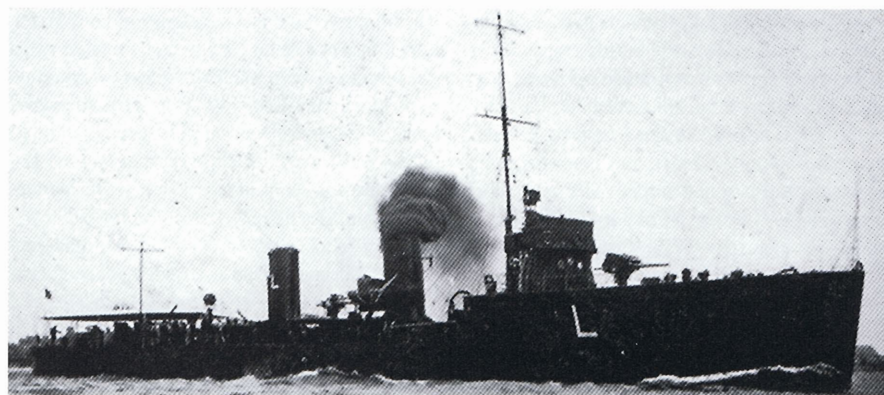




Niszczyciel *Unity* z 4. flotylli.

Pierwsza niemiecka salwa zmiotła z pokładu niszczyciela pomost oraz dziobowe działo. Przez pięć minut *Westfalen* wystrzelił do tego niewielkiego okrętu 92 pociski 150 i 89 mm, zmieniając go w płonący wrak. Nim to się jednak stało, *Tipperary* zdążył odpalić dwie torpedy, niestety niecelne – w momencie otwarcia ognia *Westfalen* wykonał zwrot o 90° w prawo, słusznie spodziewając się ataku torpedowego. Za nim skręciły kolejno *Nassau* i *Rheinland*, a także znajdujące się z ich lewej burty trzy krążowniki lekkie. Te ostatnie miały do wykonania niezwykle niebezpieczne zadanie: zwrot w prawo zmuszał je do przecięcia kursu własnych pancerników. *Rostock* zdołał bezpiecznie przejść pomiędzy *Nassau* a *Rheinlandem*, przy czym dowódca tego ostatniego odszedł nieco bardziej w prawo, by zrobić miejsce krążownikowi. Następny w kolejności *Elbing* próbował wpasować się między *Rheinlanda* a *Posen*, lecz ten nie zrozumiał intencji i w ogólnym zamieszaniu staranował krążownik, w ostatniej chwili odrzucając tylko dziób tak, aby kąt zderzenia był jak najmniejszy. Prawa burta *Elbinga* została jednak przedziurawiona pod linią wodną, co doprowadziło do zalania obu maszynowni oraz pomieszczenia prądnic. W rezultacie okręt stanął na wodzie w bezruchu, pozbawiony mocy. Tylko pierwsze trzy niemieckie pancerniki wykonały unik, pozostałe podążały swym poprzednim kursem.

Drugi w brytyjskim szyku niszczyciel *Spitfire* wystrzelił w kierunku niemieckich jednostek dwie torpedy, po czym zatoczył duże półkole, próbując załadować wyrzutnie na nowo. Niestety niemiecki pocisk uszkodził żurawik przeładunkowy i wykonanie tego zadania okazało się niemożliwe. Na dodatek po prawej burcie okrętu w odległości około 400 m ukazał się dziób pancernika *Nassau*, który wraz z pozostałą trójką powrócił na poprzedni kurs i próbował staranować Brytyjczyka. Dowódca *Spitfire'a* dzięki utrzymywaniu dużej prędkości zdążył jeszcze obrócić niszczyciel dziobem do napastnika. Dzięki temu obie jednostki zderzyły się lewymi burtami – przedtem jednak dwa pociski 280 mm przeleciały przez osłony pomostu niszczyciela. Na skutek zderzenia *Spitfire* doznał rozległych uszkodzeń w dziobowej części kadłuba, jednakże przednia gródź wodoszczelna wytrzymała napór wody i okręt dało się uratować. Pamiątką po zderzeniu stała się sześciometrowa płyta poszycia pancernika, która pozostała na pokładzie niszczyciela. Przed zderzeniem artylerzyści brytyjscy, korzystając z niewielkiej odległości do celu, urządzili sobie strzelanie do niemieckich reflektorów. Rozrywające się na nadbudówkach pociski 102 mm zabiły na *Nassau* 11 ludzi. Pozostałe brytyjskie niszczyciele 4. flotylli skręciły w lewo, część z nich wystrzeliła przedtem po jednej torpedzie.



Niszczyciel *Laurel* z połączonych 9. i 10. flotylli.

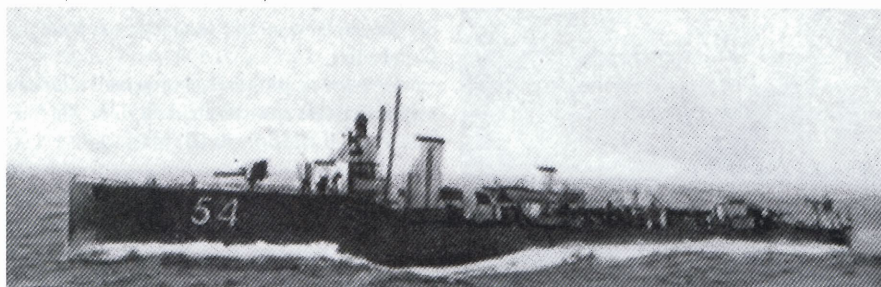
Ich pociski uszkodziły niemiecki niszczyciel *S 32*, przebijając na nim główny przewód parowy. Okręt ten stanął w miejscu, lecz po godzinie ruszył z niewielką prędkością w kierunku wybrzeży duńskich, gdzie dotarł następnego dnia rano.

Tymczasem pancerniki niemieckie okazały się mieć jeszcze jednego, nieoczekiwanego przeciwnika. Był nim krążownik pancerny *Black Prince*, który na swoje szczęście nie wziął w ciągu dnia udziału w szarży dowódcy swojej eskadry, kontradm. Arbuthnota, na niemieckie pancerniki i dzięki temu ocalał. Nie wiemy dokładnie, co działo się z okrętem przez te kilka godzin, które upłynęły od bitwy w „wietrznym zakątku", lecz teraz znajdując się po lewej burcie 4. flotylli otworzył on ogień, trafiając pancernik *Rheinland* dwoma pociskami 152 mm. Z innych brytyjskich jednostek nie interweniowała ani 5. eskadra Evana-Thomasa, znajdująca się około 2 mil w przedzie, ani też podążający przed nią po lewej stronie 6. dywizjon pancerników.

Nie był to jeszcze koniec starcia z 4. flotyllą. Cztery niszczyciele (*Sparrowhawk*, *Garland*, *Contest* i *Broke*) postępujące za *Tipperary* i *Spitfire'em* wykonały unik w lewo, wystrzeliwując przedtem po jednej torpedzie w kierunku niemieckich jednostek. Pozostała szóstka (*Achates*, *Ambuscade*, *Ardent*, *Fortune*, *Porpoise* i *Unity*) kontynuowała marsz poprzednim kursem. Ostatni w szyku niszczyciel *Unity* stracił w tym czasie kontakt ze swoim zespołem. Flotylla prędko się jednak zorganizowała i na jej czoło wyszedł lider – *Broke*, którego dowódca przejął komendę nad zespołem. O 23.40 *Broke* natknął się na nierozpoznany okręt po prawej burcie, idący zbieżnym kursem. Na wywoławczy sygnał niszczyciela odpowiedzią była lawina pocisków pochodząca z nieznanej jednostki, którą był krążownik lekki *Rostock*, idący po prawej burcie pancernika *Westfalen*. Wkrótce do jego ognia na kilkadziesiąt sekund przyłączył się także on oraz *Rheinland*. Trafiony wielokrotnie *Broke*, z rozbitym mostkiem i zablokowanym sterem, stał się płonącym wrakiem. Wypadając z szyku na lewą burtę, staranował niszczyciel *Sparrowhawk*, który przygotowywał się do wystrzelenia torpedy – dziób *Broke'a* wbił się w jego prawą burtę tuż przed mostkiem. Po chwili kolejny w szyku niszczyciel *Contest* obciął mu około 10 m rufy... Na szczepionych ze sobą okrętach doszło do sytuacji, która w innych okolicznościach mogłaby być uznana za komediową. Dowódcy obu jednostek stwierdzili, że ich własne okręty toną i nakazali przejść załodze na okręt sąsiada! W rezultacie około 20 marynarzy z *Broke* przebiegło na pokład *Sparrowhawka*, a 15 ze *Sparrowhawka* znalazło się na dziobie *Broke*... Druga kolizja przypieczętowała los niszczyciela *Sparrowhawk*, który następnego dnia został zatopiony przez własną załogę.

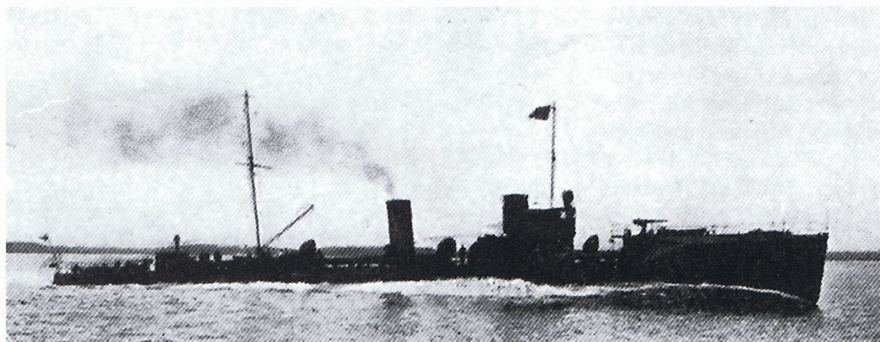
Nie było to jednak ostatnie spotkanie obu niszczycieli z flotą niemiecką. Dwanaście minut po północy, kiedy Hochseeflotte minęła już miejsce rozprawy z 4. flotyllą, zamykający szyk niemieckich okrętów krążownik lekki Regensburg wysłał niszczyciele *S 53*, *S 54* i *G 88*, aby sprawdziły tożsamość palącego się wraku po lewej burcie. Był to utrzymujący się ciągle na wodzie *Tipperary*. Po chwili *S 54* został wezwany przez krążownik lekki *Rostock*, a *S 53* spostrzegł na

Niszczyciel *Defender* z 1. flotylli.



wodzie tratwę z dziewięcioma członkami załogi *Tipperary*. Po ich wyłowieniu po lewej burcie pojawił się kolejny okręt – był to uszkodzony krążownik lekki *Elbing*, który przywołał niszczyciel do swojej eskorty. Tuż po godzinie 01.00 dowódca krążownika, kmdr. Madlung, nie widząc szans na uruchomienie siłowni okrętu, rozkazał większości załogi przejście na pokład *S 53*. Sam natomiast pozostał na pokładzie *Elbinga* wraz ze szkieletową grupą marynarzy. Próbowali oni zainstalować na maszcie okrętu prowizoryczny żagiel, aby móc podprowadzić go bliżej duńskich wybrzeży. Około 02.00 dostrzeżono jednak brytyjskie niszczyciele i Niemcy zatopili *Elbinga* przez otwarcie zaworów dennych. Kuter, na który przesiedli się marynarze *Elbinga* wyłowił z wody jeszcze lekarza z niszczyciela *Tipperary* (który ostatecznie zatonął po godzinie 02.00). Po chwili jednak kuter natknął się na pływających w wodzie kilkudziesięciu marynarzy z niszczyciela *Ardent*. Nie mając już miejsca za zabranie kogokolwiek, kmdr Madlung kazał zapalić flary, aby przyciągnąć w to miejsce jakiekolwiek brytyjskie jednostki. Wszyscy znajdujący się w kutrze zostali podniesieni przez duński kuter rybacki około godziny 07.00 i zabrani do Holandii.

Pogrążanie się *Elbinga* w morzu odbywało się na oczach marynarzy ze *Sparrowhawka*, który spoczywał nieruchomo na wodzie tuż obok. Brytyjski niszczyciel tkwił tak, nie niepokojony przez nikogo, aż do godziny 06.10, kiedy to w pobliżu odnalazła się szalupa z 15 marynarzami z niszczyciela *Tipperary*, śpiewającymi na cały głos piosenkę *„It's long, long way to Tipperary"* – na wypadek, gdyby ktoś nie rozpoznał ich przynależności... Godzinę później pojawił się niszczyciel *Marksman*, który wziął *Sparrowhawka* na hol. Niestety pogarszający się stan morza uniemożliwił holowanie – obie liny holownicze wkrótce zerwały się. O 08.45 *Marksman* otrzymał od wiceadm. C. Burneya z przechodzącego obok pancernika *Marlborough* rozkaz zatopienia niszczyciela. Wybuch wystrzelonej do *Sparrowhawka* torpedy oderwał część dziobową, która unosiła się na wodzie aż do 3 czerwca, kiedy to została zatopiona pociskami specjalnie wysłanego w tym celu niszczyciela *Laurel*.

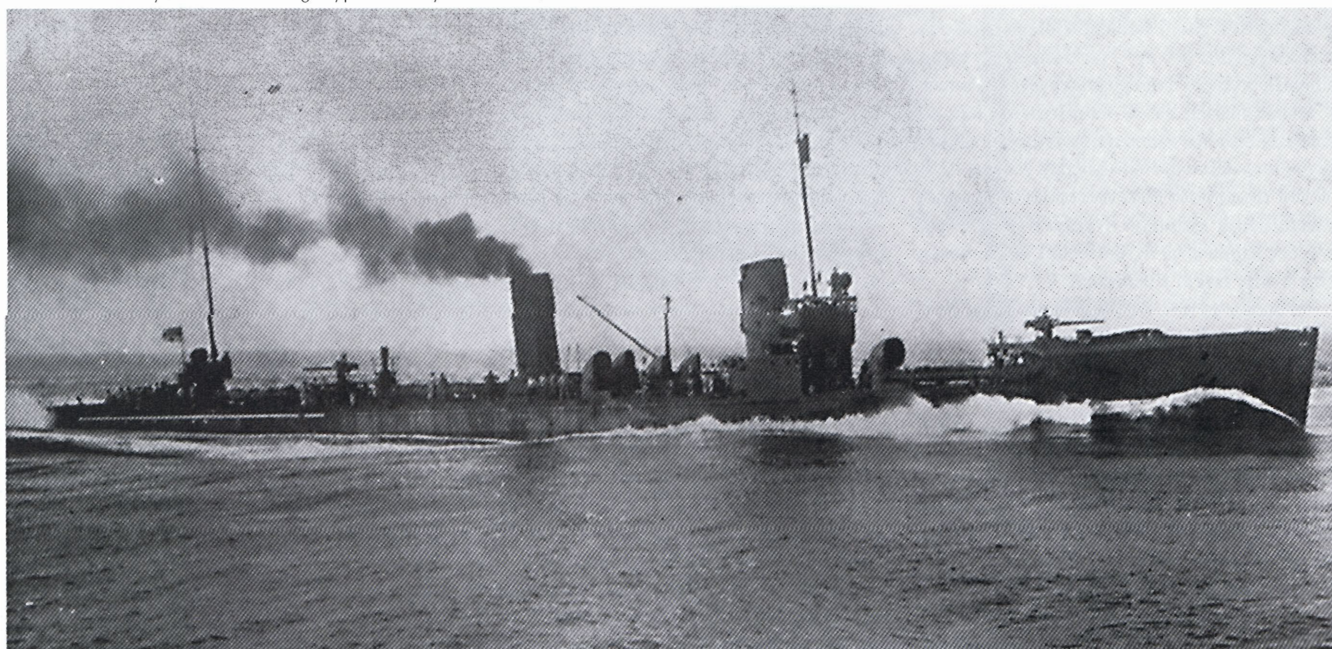

Niszczyciel *G 7* z niemieckiej 10. półflotylli.

Wracając do obu niemieckich niszczycieli wysłanych na rekonesans przez *Regensburga* – po minięciu płonącego jeszcze wtedy *Tipperary*, na wodzie pojawiła się kolejna objęta ogniem jednostka; tym razem był to *Broke*. *S 53* i *G 88* wystrzeliły ku niemu po jednej torpedzie, z których jedna przeszła pod dnem brytyjskiego niszczyciela. Oba niemieckie okręty otworzyły też ogień, trafiając *Broke* dwukrotnie. Ku zdumieniu jego nielicznych pozostałych przy życiu członków załogi niemieckie okręty po chwili przerwały ogień i odeszły na północ. Płonący, pozbawiony pomostu i zanurzony dziobem w wodzie *Broke* sprawiał tak katastrofalne wrażenie, że dowódcy obu niemieckich okrętów uznali, że jego zatonięcie jest kwestią chwil, a ważniejszą rzeczą jest przyjście z pomocą unieruchomionemu *Elbingowi*. *Broke* natomiast, mimo straty 47 członków załogi i dużych uszkodzeń, zdołał w końcu ruszyć z miejsca z prędkością 7 w. i 3 czerwca dotarł do Newcastle.

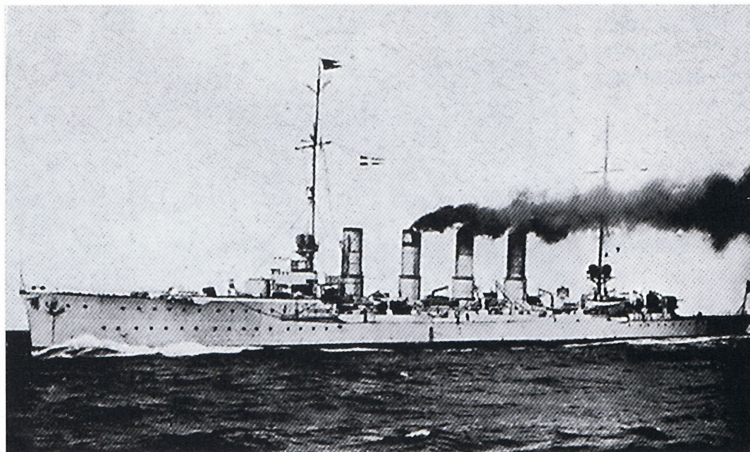
W czasie drugiego spotkania 4. flotylli z niemiecką flotą tylko dwa niszczyciele (*Contest* i *Ambuscade*) wystrzeliły po torpedzie w jej kierunku. Jedna z nich trafiła krążownik *Rostock* w lewą burtę, doprowadzając do zalania dwóch kotłowni i chwilowego zatrzymania okrętu. Stało się to w chwili, kiedy *Rostock* próbował przejść przez szyk niemieckich okrętów liniowych wykonujących unik przed spodziewanym atakiem torpedowym ze strony brytyjskich niszczycieli. Uszkodzony krążownik został niemal że staranowany przez pancernik *Rheinland*, a następnie przez starsze pancerniki *Schlesien* i *Schleswig-Holstein*. Te ostatnie, omijając krążownik, wyszły z szyku i zostały zmuszone do zajęcia miejsca na jego końcu, za krążownikami liniowymi *Derfflinger* i *Von der Tann*. Mimo tego po pewnym czasie wyszły one z linii w lewo i pełną mocą maszyn starały się wrócić na swoje poprzednie pozycje, co było niezwykle trudne, zważywszy na ich 16-węzłowy limit prędkości. Natomiast *Rostock* z pięciostopniowym przechyłem i 930 tonami wody w kadłubie został wkrótce uruchomiony przez załogę i z niewielką prędkością, ale jednak podążył za własną flotą.

Rozproszona 4. flotylla składała się teraz z zaledwie sześciu jednostek (*Achates*, *Ambuscade*, *Ardent*, *Fortune*, *Porpoise* i *Garland*). Prowadzona przez *Achatesa* odeszła o około 3 mile na wschód od miejsca ostatniej potyczki, a następnie skręciła na południe, starając się nawiązać kontakt wzrokowy z własnymi pancernikami. W ten sposób ponownie znalazła się na kursie zbieżnym z Hochseeflotte... Dziesięć minut po północy *Westfalen* natknął się na niszczyciel *Fortune* – oświetlił go reflektorem i otworzył ogień artylerii średniej. Wkrótce do bitwy dołączyły pozostałe brytyjskie niszczyciele oraz część niemieckich okrętów liniowych. *Fortune* pozostał głównym celem niemieckiego ognia, szybko stając się porozbijanym wrakiem i tonąc wkrótce po bitwie ze stratą 67 ludzi załogi. Pozostałych przy życiu 17 marynarzy zostało podjętych z wody rankiem przez niszczyciel *Marksman*. Niszczyciel

Niemiecki niszczyciel *V 43*. Do tego typu należały m.in. *V 44*, *V 45* i *V 46*.



zdążył wystrzelić dwie torpedy, żadna jednak nie trafiła. Za to jeden z jego pocisków 102 mm trafił w pomost bojowy pancernika *Oldenburg*, zabijając czterech oficerów, raniąc sternika i dowódcę okrętu komandora Höpfnera oraz dwóch innych oficerów. W zamieszaniu spowodowanym wybuchem pozbawiony sternika pancernik zaczął zachodzić drogę następnemu za rufą *Helgolandowi*. Powrócił na poprzedni kurs w ostatniej chwili, dzięki reakcji rannego dowódcy okrętu. Z pozostałych brytyjskich niszczycieli tylko *Ambuscade*, *Ardent* i *Garland* wystrzeliły po jednej torpedzie – zostały one jednak wymanewrowane przez niemieckie pancerniki. Niszczyciel *Porpoise* został trafiony dwoma niemieckimi pociskami. Jeden z nich uderzył w komin okrętu, a jego odłamek przedziurawił zbiornik ze sprężonym powietrzem zapasowej torpedy. Odłamki rozerwanego ciśnieniem zbiornika przerwały z kolei główny przewód parowy okrętu. Na skutek tego uszkodzenia okręt stracił tyle wody kotłowej, że trzeba było wygasić dwa z czterech kotłów. Ze zredukowaną prędkością *Porpoise* wycofał się z walki i skierował do bazy. Z 4. flotylli pozostały więc jedynie cztery niszczyciele, które jednak rozproszyły się i nie stworzyły już więcej jednolitej formacji.



Krążownik lekki *Rostock* (typ *Karlsruhe*), zatopiony nad ranem 1 czerwca przez własne niszczyciele.

Choć 4. flotylla nie istniała już jako zespół, pozostały cztery rozproszone niszczyciele, nadal stojące na drodze przedzierającej się do bazy Hochseeflotte. *Ardent*, mając jeszcze dwie torpedy, skierował się na południe, szukając kontaktu z własnymi jednostkami. Około 00.20 dostrzegł przed dziobem dym i sądząc, że pochodzi on z niszczyciela *Ambuscade*, który do niedawna mu towarzyszył, podszedł bliżej. Niestety – ponownie był to wiodący Hochseeflotte *Westfalen*, na którym natychmiast zauważono brytyjski okręt. *Ardent* wystrzelił torpedę, lecz niemiecki pancernik wykonał zwrot o 90° w prawo, oświetlając jednocześnie przeciwnika i otwierając do niego ogień z dział artylerii średniej. Odległość od celu wynosiła jedynie 800 m – i po czterech czy pięciu minutach brytyjski okręt po prostu przestał istnieć. W wodzie znalazło się 30–40 marynarzy, lecz nie ocalała żadna łódź, żadna tratwa ratunkowa, która dałyby im solidne oparcie. Między godziną 04.30 a 05.30 niszczyciel *Marksman* podniósł z wody jedynie trzech rozbitków z *Ardenta* (w tym jego dowódcę kapitana G. A. Marsdena). 78 marynarzy zginęło więc razem z okrętem.

Unicestwienie 4. flotylli było dla Royal Navy bolesną lekcją lepszego przystosowania niemieckiej floty do nocnych warunków bojowych. Umiejętne oświetlanie celów reflektorami i niezwykle celny ogień artylerii średniej nie dawały szans brytyjskim niszczycielom. Brytyjscy dowódcy nie mieli żadnych doświadczeń w nocnych akcjach (czego słusznie obawiał się Jellicoe, rezygnując z nocnych ataków na Hochseeflotte i ustawiając swoje flotylle za pancernikami). Z 17 torped wystrzelonych z niewielkich przecież odległości i w sprzyjających warunkach widoczności (noc z 31 na 1 czerwca była dość jasna) swój cel znalazła tylko jedna (*Rostock*). Ku zdumieniu niemieckich oficerów niszczyciele brytyjskie atakowały kolejno, jeden po drugim wystrzeliwując torpedy, zamiast przeprowadzać jednoczesny atak z kilku kierunków, co utrudniłoby wymijanie torped przez niemieckie pancerniki. Co gorsza, jednostki brytyjskie niepotrzebnie podchodziły blisko do niemieckich pancerników i wystrzeliwały torpedy w trakcie podejścia zamiast w momencie przystąpienia do odwrotu. Niemcy zwykle otwierali gwałtowny ogień, trafiając atakujące jednostki raz lub dwa (co wystarczało do unieruchomienia niszczyciela), po czym na kilka minut wykonywali zwrot o 90°, ustawiając się rufą do nadchodzących torped. Tymczasem przejście przez 4. flotyllę kosztowa ło niemiecką grupę jedynie pół godziny poświęcone na wykonywanie uników przed brytyjskimi torpedami.

Rozkazy bojowe Grand Fleet głównym zadaniem niszczycieli ustanawiały ochronę okrętów liniowych przed niszczycielami nieprzyjaciela. W tej roli stawały się one okrętami artyleryjskimi, mającymi uzbrojenie torpedowe tylko na wszelki wypadek. W tej perspektywie zarówno rozkazy Jellicoe dotyczące niszczycieli, jak i ich postępowanie w nocnych potyczkach z Hochseeflotte układają się w logiczną całość.

Nocne starcia dały Royal Navy jeszcze jedno pożyteczne, aczkolwiek kosztowne doświadczenie. Brytyjskie niszczyciele malowane były na kolor czarny, który okazał się – paradoksalnie – najgorszym z możliwych. Tło, jakie tworzyły morze i niebo nocą prawie nigdy nie było czarne i czarne sylwetki wyraźnie się na nim odznaczały (po bitwie jutlandzkiej Brytyjczycy przemalowali niszczyciele na kolor szary, podobny, jaki stosowali Niemcy).

Około godziny 01.00 Hochseeflotte szła dalej w kierunku Horns Reef, znajdując się jedynie trzy – cztery mile za rufą 5. eskadry Evana-Thomasa i 6. dywizjonu pancerników prowadzonego przez uszkodzony torpedą *Marlborough*.

* * *

Około północy Royal Navy poniosła kolejną bolesną stratę. Z pokładu *Thüringen* – szóstego w kolejności niemieckiego pancernika – dostrzeżono sylwetkę dużego okrętu, idącego z lewej burty na zbliżenie. Po błyśnięciu sygnałem wywoławczym tajemniczy okręt natychmiast odbił w prawo i zaczął oddalać się od linii niemieckich pancerników. Oświetlony reflektorem *Thüringen*, okazał się brytyjskim krążownikiem pancernym. Był to *Black Prince*, który z nieznanych do dziś powodów zbliżył się niepotrzebnie do Hochseeflotte. Mówi się, że jego dowódca, kmdr T. P. Bonham, wziął niemieckie pancerniki za swoje własne i próbował zająć miejsce w szyku za nimi. Jednakże kilkadziesiąt minut wcześniej *Black Prince* skutecznie ostrzeliwał niemieckie pancerniki i mógł się spodziewać ich obecności w tym rejonie. Prawdy jednak już się nie dowiemy. Pierwsza salwa *Thüringen* oddana z odległości około 1000 m zmiotła rufową wieżę armat 234 mm krążownika. Kolejne, oddawane także przez *Ostfriesland*, *Nassau* i *Friedrich der Grosse*, biły w brytyjski okręt jak w tarczę. Płonący jak pochodnia i idący wciąż pełną prędkością, niemalże staranował uszkodzony w zderzeniu z *Nassauem* niszczyciel *Spitfire*. Jego załoga sądziła, że ma do czynienia z niemieckim krążownikiem liniowym, bowiem okręt miał jedynie dwa szeroko rozstawione kominy.

Trzeci, środkowy komin został prawdopodobnie zwalony niemieckimi pociskami. W kilka minut po otwarciu przez Niemców ognia *Black Prince* eksplodował niemalże na całej długości kadłuba, pogrążając się w morzu z całą 857-osobową załogą. Tonący wrak stanął na drodze pancernika *Nassau*, idącego cały czas poza szykiem Hochseeflotte, po jej lewej stronie. *Nassau* gwałtownym skrętem w prawo uratował się przed zderzeniem, lecz manewr ten wyprowadził go wprost na burtę okrętu liniowego *Kaiserin*. *Nassau* natychmiast dał całą wstecz, a *Kaiserin* wyszedł w prawo z szyku pancerników, unikając katastrofy. *Nassau* pozostał w tyle i ostatecznie znalazł miejsce w 2. eskadrze między predrednotami *Hessen* i *Hannover*.

* * *

Brak wyszkolenia brytyjskich dowódców niszczycieli w nocnych atakach torpedowych nie był jednak podstawową przyczyną, dla której niemieckiej flocie udało się szczęśliwie przejść tuż za rufą Grand Fleet. Problem leżał w braku inicjatywy dowódców poszczególnych jednostek – nie informowali oni dowódcy zespołu o rozwoju wypadków i dostrzeżonych ruchach floty niemieckiej. Z drugiej strony sam adm. Jellicoe do zdobywania takich informacji specjalnie się nie przykładał. Wydaje się to na pierwszy rzut oka nieprawdopodobne, ale żaden z dowódców niszczycieli 4. flotylli nie uznał za stosowne wysłać jakiegokolwiek meldunku o napotkaniu Hochseeflotte i o ciężkich bojach, jakie miały miejsce na tyłach floty brytyjskiej. Oficerowie na mostkach pancerników *Malaya* i *Valiant* doskonale widzieli nie tylko błyski wystrzałów i światła reflektorów odległe o kilka mil za rufą, ale także poszczególne niemieckie pancerniki i krążowniki. Obserwowano ataki własnych niszczycieli i wybuchy niemieckich pocisków na ich pokładach. Sprawiedliwość należy oddać tylko dowódcy pancernika *Malaya* – kmdr. Algernonowi Boyle'owi, który przesłał reflektorem na pokład *Barhama* meldunek o dostrzeżeniu niemieckich dużych okrętów. Kontradm. Evan-Tho-

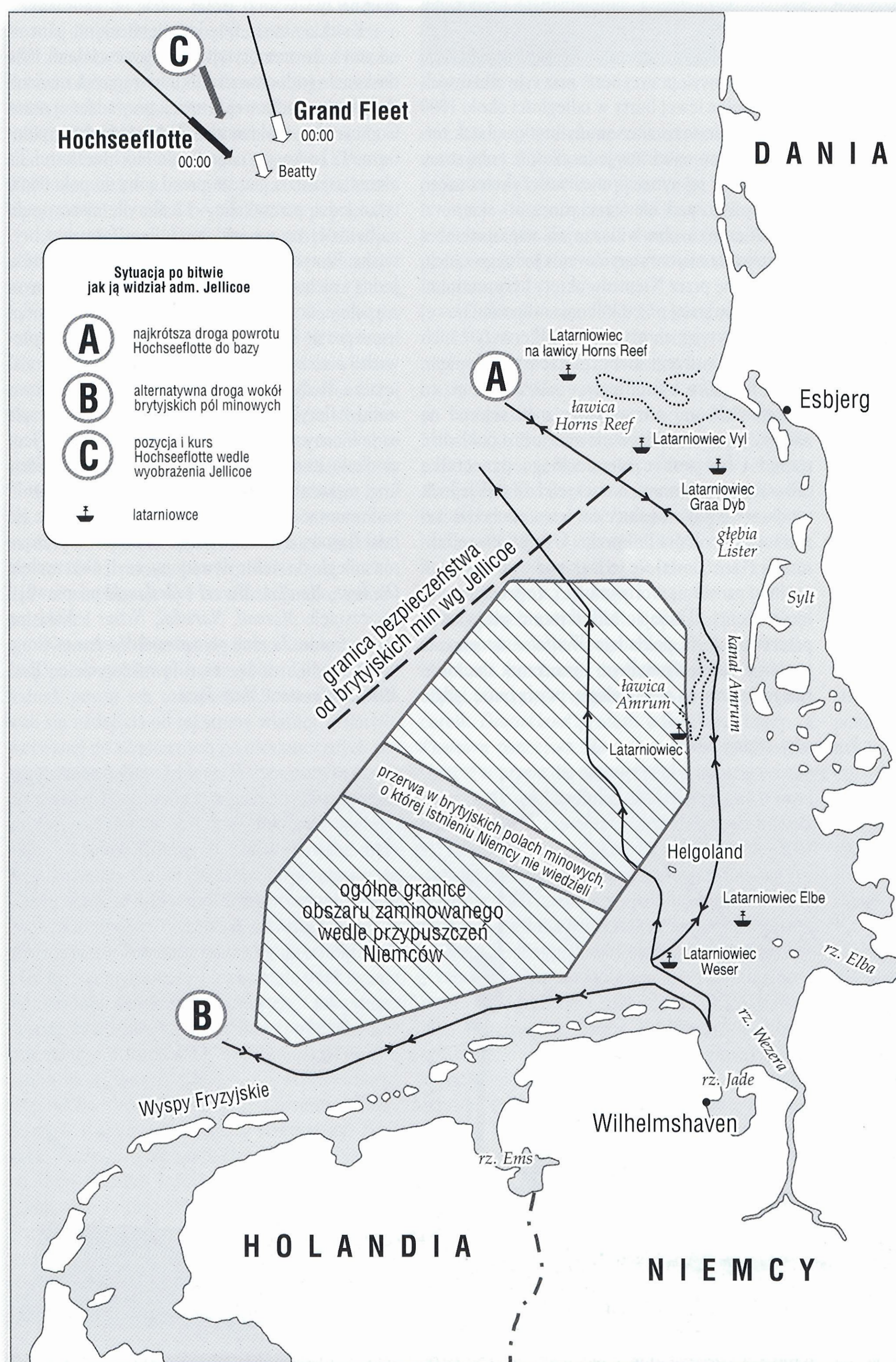
mas przedyskutował ze swoim sztabem celowość przesyłania tej wiadomości do adm. Jellicoe. Uznano jednak w końcu, że sytuacja jest... tak oczywista dla wszystkich innych jednostek brytyjskich, że Jellicoe z całą pewnością zna rozwój wypadków. Oficerowie *Barhama* poszli dalej w swym rozumowaniu – zakładając, że skoro Jellicoe wie o ustawieniu się Hochseeflotte za rufą Grand Fleet i tak będzie czekał do świtu, by wtedy zaatakować. Podobny tok rozumowania został przyjęty przez wszystkich pozostałych brytyjskich dowódców, zarówno pancerników, jak i niszczycieli. Jest to przykład doskonale znanego zjawiska psychologicznego, gdy w grupie ludzi obserwujących jakąś groźną sytuację żaden nie kwapi się do działania, sądząc, że zrobili to już, albo zrobią inni. Były to więc postawy, które można określić jako typu „dlaczego ja?" albo „szef wie lepiej". Poza tym istniały ogólne instrukcje zniechęcające do zbyt pochopnego używania łączności radiowej, aby nie zdradzać własnej obecności i pozycji nieprzyjacielowi.

W pewnym momencie pancernik *Westfalen* na kilka sekund skierował swoje reflektory na HMS *Malaya*. Działa wszystkich trzech pancerników kontradm. Evana-Thomasa skierowane były w kierunku Hochseeflotte – wystarczyło zawrócić i powiadamiając adm. Jellicoe o kursie i pozycji przeciwnika, zaatakować czoło floty niemieckiej. W panujących ciemnościach tylko kilka czołowych jednostek niemieckich miało szanse na podjęcie walki. Scheer zresztą nie miał pojęcia o faktycznej pozycji Grand Fleet i prawdopodobnie pojawienie się jakichkolwiek okrętów liniowych Royal Navy skłoniłoby go do zarzucenia pomysłu przedzierania się do Horns Reef.

Bitwa niszczycieli była widziana z pokładów pancerników 6. dywizjonu, a także z pozostałych tylnych dywizjonów Grand Fleet, jednak w ich przypadku nie było można rozpoznać składu walczących stron. Smugi reflektorów i odgłosy wystrzałów były też widoczne na mostku *Iron Duke'a*. Admirał Jellicoe nie wiązał ich w żaden sposób z Hochseeflotte, która w jego opinii znajdowała się gdzieś na zachód, czyli po prawej burcie Grand Fleet. Odgłosy walki brał za potyczki swojej eskorty z atakującymi niemieckimi niszczycielami, co zresztą zgadzałoby się z rozkazem niemieckim przechwyconym przez Room 40 i nakazującym niszczycielom dokonywanie nocnych ataków na pancerniki brytyjskie. Około 00.30 na *Iron Duke'u* rozszyfrowano otrzymany z admiralicji i nadany o 23.41 niemiecki meldunek mówiący o kursie i prędkości Hochseeflotte. Chociaż z podanych informacji wyraźnie wynikało, że flota niemiecka zamierza przejść za rufą Grand Fleet, Jellicoe nie dowierzał już danym z admiralicji – tym bardziej, że mniej więcej w tym samym czasie nadeszła z krążownika lekkiego *Birmingham* (2. eskadra) wiadomość o dostrzeżeniu niemieckich krążowników liniowych idących za rufą Grand Fleet kursem do niej równoległym. Meldunek *Birminghama* dotyczył niemieckich okrętów liniowych 1. eskadry, które były właśnie w trakcie jednego z uników wymijających brytyjskie torpedy, stąd też podany południowy kurs był prawdziwy – tyle, że jedynie przez kilka minut. Wszystko to utwierdzało admirała w przekonaniu, że o świcie Hochseeflotte ukaże się gdzieś po prawej burcie.

Między 01.00 a 02.00 Room 40 odszyfrował jeszcze dwa niemieckie meldunki, podające bardzo dokładną pozycję floty niemieckiej. Wydział operacyjny nie zdecydował się jednak na przekazanie ich na *Iron Duke'a*... Tuż po godzinie pierwszej John Jellicoe udał się do swej zapasowej kabiny na pomoście pancernika, aby uciąć sobie krótką drzemkę.

Grzech zaniechania powiadomienia adm. Jellicoe o napotkaniu Hochseeflotte na tyłach Grand Fleet był w przypadku niszczycieli 4. flotylli podwójnie ciężki. Na drodze Hochseeflotte stały jeszcze bowiem kolejne flotylle brytyjskich niszczycieli, które powinny były zostać uprzedzone o zbliżających się niemieckich pancernikach. W ten sposób mogłyby przygotować się do zmasowanych ataków torpedowych. W tym momencie przydałoby się Royal Navy powierzenie dowództwa sił eskorty jednemu oficerowi, innemu jednakże niż głównodowodzący floty, który miał dość spraw na głowie, by szczegółowo



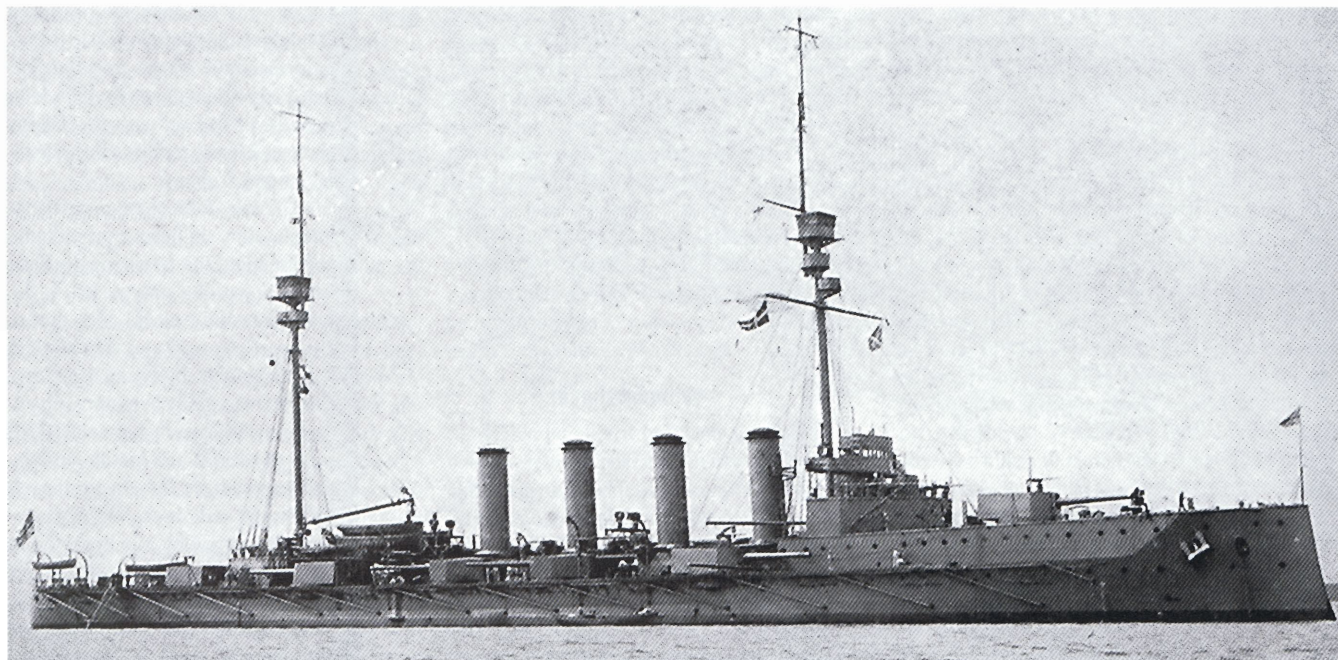
zarządzać flotyllami niszczycieli. Taki podział kompetencji istniał zresztą we flocie niemieckiej, chociaż akurat tej nocy niemieckie niszczyciele nie miały pola do popisu. Brytyjskie niszczyciele natomiast tkwiły tam, gdzie nocnym rozkazem ulokował je adm. Jellicoe, a ich dowódcy nie mieli pojęcia o tym, gdzie są pancerniki przeciwnika, nie byli informowani o ich zbliżaniu się, nie mówiąc już o jakiejkolwiek koordynacji działań między flotyllami.

Walki, jakie toczyły jednostki 4. flotylli były słyszalne na pozostałych, bardziej na wschód wysuniętych brytyjskich niszczycielach. Część niemieckich pocisków przeniosło aż pomiędzy dwa kolejne zespoły brytyjskie – 13. flotyllę (krążownik lekki *Champion* i dziewięć niszczycieli) i 9. flotyllę (pięć niszczycieli). Fontanny wody od padających wokół okrętów pocisków doprowadziły około godziny 00.30 do kolejnego wielkiego zamieszania w brytyjskich szeregach. Prowadzący 9. flotyllę niszczyciel *Lydiard* uznał, iż pochodzą one z własnych pancerników i najpierw skierował się na wschód do kursu 123°, by po chwili skręcić na wschód do kursu 214° z zamiarem dołączenia do własnych jednostek. W tym samym czasie do pięciu jednostek 9. flotylli podszedł niszczyciel *Unity* z 4. flotylli, który zgubił się w potyczkach z Hochseeflotte. Traf chciał, że dowódca krążownika *Champion* prowadzącego 13. flotyllę, znajdującą się po prawej stronie dziewiątej, zadecydował o oddaleniu się od źródła padających pocisków, które słusznie uznał za pochodzące z jednostek niemieckich. *Champion* zwiększył więc nagle prędkość i skręcił na lewo. Niestety manewr został wykonany bez powiadomienia pozosta łych jednostek i w rezultacie w panujących ciemnościach tylko dwa kolejne niszczyciele – *Obdurate* i *Morris* – skierowały się w ślad za liderem. Pozostałe siedem jednostek (*Nerrisa*, *Termagant*, *Nicator*, *Narborough*, *Pelican*, *Petard* i *Turbulent*) kontynuowało marsz dotychczasowym kursem. Niedługo jednak pozostawały one same, bowiem po kilku minutach natknęły się na idące kursem 212° niszczyciele 9. flotylli i natychmiast zajęły miejsce w szyku za ostatnim *Unity*. W tym samym czasie na prowadzącym formację niszczycielu *Lydiard*, nieświadomym nagłego powiększenia się zespołu, dostrzeżono ciemne sylwetki dużych okrętów idące z prawej burty. Dowódca *Lydiarda*, Commander Malcolm Goldsmith, uznał, że są to pancerniki 5. eskadry i że najlepszym miejscem dla niszczycieli będzie ustawienie się po ich prawej burcie, a więc od strony, z której spodziewano się floty niemieckiej. Przejście na prawą burtę rzekomych pancerników Evana-Thomasa wymagało przemknięcia przed ich dziobami. Z perspektywy *Lydiarda* było na to dość miejsca dla jego pięciu jednostek. Była to prawda – z tym, że szyk brytyjskich niszczycieli liczył w tym momencie 12 jednostek. Było ich zbyt wiele, by mogły zdążyć bezkolizyjnie przejść przed dziobem pierwszego z domniemanych brytyjskich pancerników.

Około 00.35 z pancernika *Westfalen* dostrzeżono dym kominowy z prawej burty oraz sylwetki dwóch niszczycieli z lewej burty w odległości około 1000 m. Wyglądało to na zmasowany brytyjski atak torpedowy, przeprowadzany jednocześnie z obu stron. Nie mając w tej sytuacji możliwości skutecznego wyminięcia torped, niemiecki pancernik skierował się w kierunku obu widocznych napastników z wyraźnym zamiarem staranowania jednego z nich. Dostrzeżone przez Niemców okręty były ostatnimi w szyku powstałej przed kilkoma minutami nowej formacji brytyjskich niszczycieli. Pierwszy z nich – *Petard* – dostrzegł niebezpieczeństwo dopiero, kiedy *Westfalen* był odległy o około 400 m, co pozostawiało mu nie więcej niż 40 sekund na reakcję. Co gorsza, *Petard* nie miał już na pokładzie torped i był wobec niemieckiego pancernika całkowicie bezbronny. Niszczyciel zdążył jednak zwiększyć prędkość i skręcić w lewo, odchodząc od szarżującego okrętu liniowego. Oświetlony reflektorami *Petard* dostał się jednak pod ogień artylerii średniej pancernika, otrzymując cztery bezpośrednie trafienia. Trafiając kilkukrotnie pierwszego przeciwnika, na pokładzie *Westfalen* uznano, iż jest on w stanie agonalnym i pancernik skierował swe reflektory na przeciwległą, prawą burtę, gdzie kursem równoległym płynął *Turbulent*. Wielokrotnie trafiony, głównie w rufową część kadłuba, brytyjski niszczyciel zatrzymał się i wkrótce dostał się pod ogień przechodzącego obok pancernika *Thüringen*, który także trafił go kilkukrotnie. Mimo iż ogarnięty pożarami, brytyjski niszczyciel utrzymywał się jeszcze na wodzie. Około 01.00, po przejściu Hochseeflotte, do palącego się wraku podeszły niszczyciele *V 71* i *V 73* idące w asyście krążownika lekkiego *Regensburg*. Podniosły one z wody 13 marynarzy z *Turbulenta*, a *V 71* wystrzelił w kierunku wraku torpedę, która jednak przeszła pod kadłubem niszczyciela. Dopiero druga torpeda okazała się celna (chociaż niektóre źródła podają, że w tym momencie doszło na niszczycielu do wybuchu amunicji). Wraz z okrętem zginęło 96 marynarzy.

Krótkie starcie między niemieckimi pancernikami a dwoma brytyjskimi niszczycielami było doskonale widoczne na kilku następnych niszczycielach przypadkowej formacji prowadzonej przez Commandera Goldsmitha. Żaden jednak nie poinformowa ł nikogo o napotkaniu Hochseeflotte! Ta natomiast miała jeszcze przed sobą do pokonania tylko jedną przeszkodę – 12. flotyllę niszczycieli, najbardziej na wschód wysuniętą formację brytyjską. Flotylla ta liczyła oryginalnie 16 jednostek. Jedna z nich – *Nonsuch* – straciła kontakt z własnym zespołem, druga – niszczyciel *Mischief* – była oddelegowana do 2. eskadry krążowników. Flotyllę prowadził niszczyciel *Faulknor*, a każdy z okrętów miał jeszcze do dyspozycji po cztery torpedy. Podczas walki 4. flotylli z Hochseeflotte 12. flotylla odeszła na północny wschód, oddalając się od Grand Fleet na około 30 mil. O 01.20 jej dowódca, kmdr Sterling, rozkazał zawrócić na południe do kursu 167° i uformować się w następujący szyk: na czele iść miał flagowy *Faulknor*, mając za rufą dwa płynące równolegle do siebie dywizjony, czyli niszczyciele *Obedient*, *Mindful*, *Marvel* i *Onslaught* po prawej i niszczyciele *Maenad*, *Narwhal*, *Nessus* i *Noble* po lewej stronie. Za nimi płynąć miał *Marksman*, drugi lider flotylli, wiodąc za rufą niszczyciele *Opal*, *Menace*, *Munster* i *Mary Rose*.

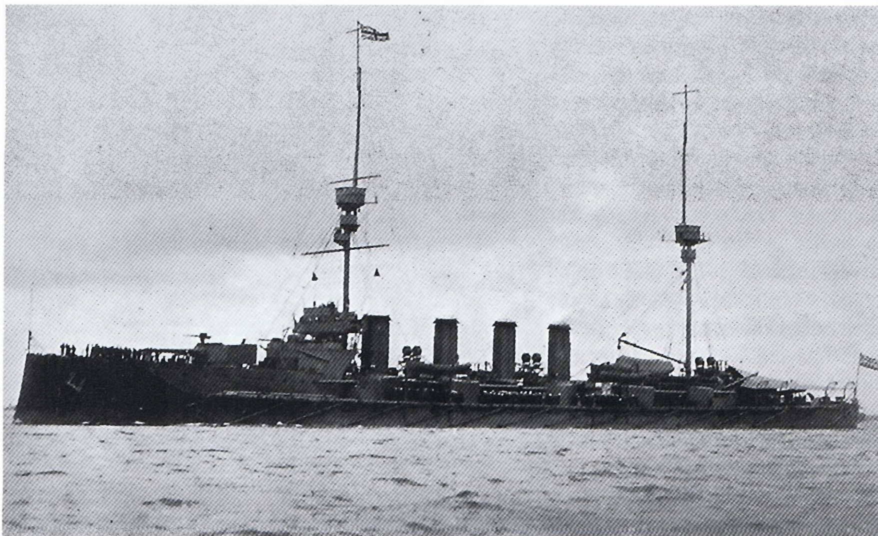
Krążownik pancerny *Cochrane* (typ Warrior) z 2. eskadry krążowników.



O 01.43 z pokładów *Faulknora* i *Obedienta* do strzeżono po prawej burcie sylwetki dużych jednostek. Była to Hochseeflotte, idąca kursem 135°. Okręty niemieckie zostały niemal natychmiast zidentyfikowane i *Faulknor* rozkazał prawoburtowemu dywizjonowi wykonać atak torpedowy. Cała flotylla zmieniła kurs na równoległy do floty niemieckiej i zwiększyła prędkość do 25 w. Po kilku minutach jednak Hochseeflotte zginęła w mgle. Przedtem jednak brytyjskie niszczyciele zostały dostrzeżone przez pancernik *König*, który zdążył jeszcze otworzyć ogień artylerii średniej. Po utracie kontaktu wzrokowego z przeciwnikiem *Faulknor* zawrócił przez prawą burtę do kursu 304°, idąc kontrkursem i zbliżając się do niewidocznej w tym momencie floty niemieckiej. Czwórka niszczycieli wyznaczona do ataku zajęła tymczasem pozycję za rufą okrętu flagowego. Niestety po zwrocie o 180° *Faulknor* i jego dwa dywizjony znalazły się na drodze idącego z tyłu *Marksmana* i jego czterech niszczycieli. Będąc zmuszonym do gwałtownego uniku, *Marksman* i idące za nim okręty straciły w ciemnościach kontakt z resztą zespołu. Tuż po 02.00 niemieckie pancerniki po raz drugi ukazały się gotowym do ataku brytyjskim niszczycielom.

Atak 12. flotylli kmdr. Sterlinga był jedynym w bitwie jutlandzkiej, który mógłby zostać uznany za modelowy. Dowódca wyznaczył zadania i – co było niezwykłe – nadał meldunek do Jellicoe, informując o ataku na Hochseeflotte na zapleczu Grand Fleet. Niestety, mimo iż został on wysłany trzykrotnie, nigdy nie dotarł na *Iron Duke'a*. Przyczyną było prawdopodobnie zagłuszanie stosowane przez Niemców, niezwykle skuteczne wobec słabych radionadajników, w które wyposażone były niszczyciele. Niemieckie stacje zagłuszające były tak efektywne, że operatorzy radioodbiorników na dużych okrętach brytyjskich musieli zmieniać się co 10–15 minut, bowiem hałas, jaki dochodził ze słuchawek był na dłuższą metę nie do zniesienia.

Niemcy spodziewali się dostrzeżenia niszczycieli po swojej lewej burcie. Nie do końca byli jednak pewni ich tożsamości, bowiem spodziewali się nadejścia od tej strony własnej 7. flotylli, wezwanej do sił głównych po nieskutecznych poszukiwaniach Grand Fleet. W tym samym czasie do własnej floty liniowej z podobnych powodów zbliżały się flotylle 9. i 5. i niektóre z niemieckich okrętów liniowych zaabsorbowane były wymienianiem z nimi sygnałów rozpoznawczych. Także warunki widoczności faworyzowały Royal Navy. Czerwcowa noc nieco już ustępowała, co powstrzymało Niemców od używania reflektorów, było jednak mgliście, co nie sprzyjało właściwemu rozpoznaniu niewielkich jednostek. Obie strony dostrzegły się dwie lub trzy minuty po 02.00. Idąca przeciwległym kursem 12. flotylla znalazła się tym razem na wysokości tylnej części Hochseeflotte, napotykając drednoty *Markgraf*, *Kronprinz*, *Grosser Kurfürst* i *König*, predrednoty *Deutschland*, *Pommern*, *Hannover*, *Nassau* i *Hessen* oraz wysunięte na lewo *Schlesien* i *Schleswig-Holstein*. Jednostki niemieckie wstrzymały ogień na mniej więcej dwie minuty, kiedy już jednak dokonały prawidłowego rozpoznania, brytyjskie niszczyciele były w trakcie wykonywania ataku torpedowego. Pierwszy wystrzelił dwie torpedy *Faulknor* (o godzinie 02.02), po nim kolejno cała dwunastka pozostałych niszczycieli. Niszczyciel *Mindful* miał sprawne jedynie



Krążownik pancerny *Minotaur* – okręt flagowy 2. eskadry krążowników.

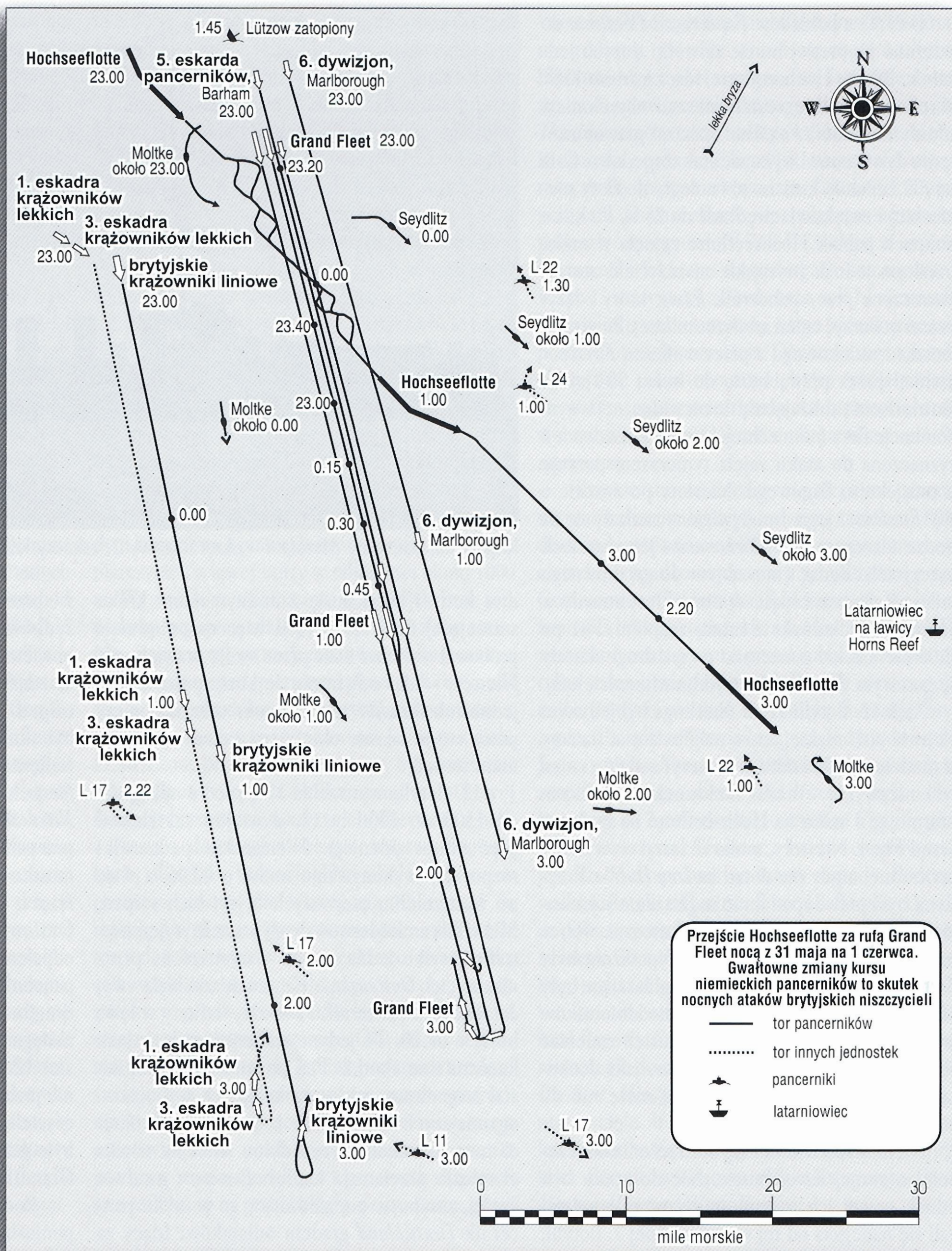
dwa kotły i borykał się z dotrzymaniem kroku szarżującej flotylli, zawrócił więc na południe i próbował wykonać atak przez swoją prawą burtę. Niestety – idąc odwrotnie do kursu pozosta łych jednostek *Mindful* został dwukrotnie zasłonięty przez swoje własne okręty tuż przed wystrzeleniem torped.

12. flotylla wystrzeliła 17 torped z odległości od 1500 do 3000 m (2. dywizjon zaatakował pięć minut później). Niemieckie pancerniki rozpoczęły wykonywanie uniku o 02.06, a więc po wystrzeleniu pierwszych brytyjskich torped. Mimo kilku zaobserwowanych przez Brytyjczyków trafień, tylko jedna z nich – wystrzelona przez niszczyciel *Onslaught* – naprawdę znalazła swój cel. Był nim pancernik *Pommern*, trafiony w lewą burtę o 02.10. To jedyne trafienie miało jednak katastrofalne skutki. Tuż po nim pancernik został zrujnowany całą serią kolejnych wybuchów, ogarniających cały kadłub i spowijających okręt chmurą różnokolorowego dymu. Kolejna wielka eksplozja przełamała kadłub *Pommern* na dwie części, zasypując poprzedzający go w szyku pancernik *Deutschland* gradem odłamków. Idący za *Pommern* pancernik *Hannover* musiał gwałtownie skręcić w prawo dla ominięcia obu unoszących się na wodzie części kadłuba, z których rufowa w owej właśnie chwili zatonęła. Część dziobowa unosiła się na wodzie jeszcze około 20 minut później, kiedy w jej pobliżu przechodził krążownik liniowy *Von der Tann*. Po uderzeniu w znajdujący się pod wodą fragment kadłuba pancernika *Pommern* pancernik *Schlesien* lekko zgiął sobie jeden z wałów śrubowych. Najprawdopodobniej ten sam fragment wraku był przyczyną uszkodzeń, jakich jeszcze tego samego dnia doznał *Marlborough* w drodze powrotnej do bazy. Nie wiemy dokładnie, co stało się bezpośrednią przyczyną zatonięcia pancernika, bowiem zginęła cała jego załoga, licząca 839 marynarzy. To, że eksplodowały komory amunicyjne pocisków 280 mm jest pewne, najprawdopodobniej jednak wszystko zaczęło się od wybuchu pocisków i ładunków prochowych dział 170 mm, które na starszych niemieckich pancernikach ulokowane były w tym samym pomieszczeniu.

Poza trafieniem przez *Onslaughta* więcej sukcesów Brytyjczycy nie odnieśli. Jedna z torped wybuchła w śladzie torowym pancernika *Kronprinz*, dając wrażenie bezpośredniego trafienia, inna znowu przeszła pod dnem pancernika *Markgraf*. Atak 2. dywizjonu 12. flotylli był już bardzo utrudniony, bowiem prawie wszystkie niemieckie pancerniki zdążyły odwrócić się rufą do nadchodzących torped. Niemiecki ogień artyleryjski także nie był skuteczny. Niemcy odnotowali jedynie dwa trafienia – jedno pociskiem 150 mm z *Grosser Kurfürsta*, który uszkodził jeden z kotłów niszczyciela *Nessus*. Drugie natomiast pochodziło z działa 170 mm pancernika *Schleswig-Holstein* i rozerwało się na mostku niszczyciela *Onslaught*, zabijając pięciu marynarzy – w tym dowódcę okrętu, kapitana Arthura Onslowa. Większość brytyjskich niszczycieli po odpaleniu torped ostrzeliwała jeszcze niemieckie pancerniki przez kilka chwil, po czym jeden po drugim odpływały one na północ, wychodząc z zasięgu wzroku przeciwnika. Jak już wspomniano, atak 12. flotylli był jedyną świadomą i profesjonalnie przeprowadzoną nocna akcją brytyjskich niszczycieli, jednakże na zatrzymanie Hochseeflotte było już za późno, tym bardziej, że w tym czasie Grand Fleet była już oddalona o około 25 mil.

Podczas starcia z 12. flotyllą niemiecka flota poniosła dodatkową stratę, nie wynikającą jednak z bezpośrednich działań Royal Navy. Do czoła Hochseeflotte zaczęły zbliżać się z prawej burty niszczyciele odwołane po bezskutecznych poszukiwaniach Grand Fleet. O godzinie 02.15 gwałtowny wybuch oderwał część dziobową *V 4*. Resztka kadłuba niszczyciela została po podjęciu załogi zatopiona ogniem artyleryjskim i torpedą *V 6*. Przyczyna eksplozji do dziś nie jest znana, spekuluje się jedynie o napotkaniu przez okręt dryfującej miny. Na *V 4* zginęło 17 marynarzy.

12. flotylla nie była tak naprawdę ostatnią formacją Royal Navy, jaka dzieliła Hochseeflotte od drogi do Horns Reef. Na wschód od niej płynęły jeszcze krążownik lekki *Champion* i niszczyciele *Obdurate* oraz *Moresby* z 13. flotylli. Okręty te ponad godzinę wcześniej nagłym zwrotem odeszły od padających wokół pocisków niemieckich, rozrywając formację 13. flotylli. Do trójki zagubionych jednostek dołączył też *Marksman*, który nie wziął udziału w trwającym ataku swojej macierzystej 12. flotylli. Odgłosy bitwy spowodowały, że cała czwórka skierowała się ku nim, dostrzegając około 02.30 sylwetki niemieckich pancerników. Z niejasnych przyczyn krążownik *Champion* zawrócił, oddalając się od przeciwnika. W tym czasie



dołączył do nich niszczyciel *Maenad* z 12. flotylli, który podczas jej niedawnego ataku na Hochseeflotte skierował się w przeciwną stronę, tracąc kontakt z macierzystą formacją.

Ostatni w szyku niszczyciel *Moresby* natknął się wówczas na cztery niemieckie okręty liniowe 2. eskadry, idące w odległości około 3500 m. *Moresby* zawrócił i wystrzelił jedną torpedę, która została wymanewrowana przez krążownik liniowy *Von der Tann* o 02.42. Czasami twierdzi się, że torpeda z *Moresby* trafiła niszczyciel *V 4* (załoga *Moresby* słyszała eksplozję), jednakże czas akcji, jak i jej miejsce czynią tę wersję wydarzeń mało prawdopodobną. Do punktu zwrotnego koło Horns Reef, poza który Royal Navy nie weszłaby z obawy przed niemieckimi minami, zostało Hochseeflotte tylko około 40 minut marszu.

Akcje 9., 10., 13., a po części nawet i 12. flotylli ujawniły kolejną słabość brytyjskich sił lekkich. Formacje niszczycieli były zbyt liczne, by można było nimi sprawnie dowodzić, szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności. Po bitwie Royal Navy ograniczyła liczbę niszczycieli w jednej flotylli do ośmiu, a z czasem nawet do czterech jednostek.

* * *

Noc przyniosła Hochseeflotte jeszcze jedną stratę. Stał się nią wlokący się za głównym zgrupowaniem krążownik *Lützow*, były okręt flagowy kontradm. Hippera. Okręt ten otrzymał około 30 trafień, z czego 24 pociskami największych kalibrów. Najpoważniejsze uszkodzenia dotyczyły pozornie najmniej wrażliwej części okrętu – jego dziobowych partii, podziurawionych pociskami *Invincible'a*. Znajdowało się tam olbrzymie pomieszczenie podwodnych wyrzutni torpedowych, rozciągające się od burty do burty. Chociaż nie było ono uszkodzone, przez dukty wentylacyjne i niezbyt dokładnie zamknięte dziobowe drzwi wodoszczelne zaczęła się do niego przedostawać woda z przestrzelonych przednich pomieszczeń. Po zalaniu przedziału torpedowego w podobny sposób (a także przez rury głosowe) woda poczęła napływać do dziobowych komór amunicyjnych. Nieszczelne także okazały się pomieszczenia wokół lewej wzdłużnej grodzi wodoszczelnej. Pierwsze strugi wody wdarły się do komór amunicyjnych wieży „A" około 20.00, a więc w czasie kiedy *Lützow* podążał jeszcze na południowy zachód. Napływ wody był większy od wydajności pomp i wkrótce komory zostały opuszczone po uprzednim przetransportowaniu części pocisków do pomieszczeń podajników. Wkrótce woda pojawiła się także w komorach wieży „B".

Lützow po raz ostatni widziany był o godzinie 21.05, w resztkach dnia, z pokładu zamykającego wtedy szyk Hochseeflotte pancernika *König*. Razem z krążownikiem płynęły cztery niszczyciele: *G 40*, *G 38*, *G 37* i *V 45*. Piąty – *G 39* – odszedł wraz z kontradm. Hipperem. Przez około dwie godziny nie niepokojony przez nikogo krążownik szedł z prędkością 7 w. i z dużym przegłębieniem na dziobie.

Wiele wskazywało na to, że nie napotykając żadnych sił Royal Navy, *Lützow* będzie miał szansę dotrzeć do bazy. O 22.15 wiceadm. Scheer oddelegował do eskorty krążownika kolejne niszczyciele: *V 28*, *S 51* i *S 52*. Tylko ten ostatni wykonał rozkaz, nie odnalazł jednak uszkodzonego okrętu.

Przed godziną 01.00 sytuacja na *Lützowie* zaczęła się pogarszać – ilość wody w przedziałach dziobowych gwałtownie wzrosła, wzrosło też zanurzenie; do tego stopnia, że woda poczęła przelewać się przez pokład dziobowy. Przyczyną tego stało się prawdopodobnie przedostanie się wody ponad pokład pancerny, gdzie pomieszczenia były dużo większe, nie istniały też takie rygory co do ich wodoszczelności. Ostatnią próbą uratowania okrętu było odwrócenie go rufą do kierunku marszu, by zmniejszyć napór fal na grodzie. Niestety sterowanie pod wiatr było niemożliwe, tym bardziej, że z powodu zanurzonego dziobu śruby raz po raz wynurzały się z wody. Krążownik co prawda jeszcze nie tonął, ale utracił zdolność manewrowania i z całą pewnością zostałby za dnia odnaleziony przez Royal Navy. O 00.55 do jego burty podeszły więc niszczyciele, rozpoczynając przejmowanie 1177 członków załogi. O 01.45 *G 38* otrzymał rozkaz zatopienia krążownika torpedą. Pierwsza przeszła pod wynurzoną z wody rufą, druga jednak wybuchła na śródokręciu, powodując przewrócenie się okrętu na prawą burtę i jego zatonięcie w ciągu dwóch minut. Ocenia się, że w chwili zatopienia w kadłubie znajdowało się już około 8000 t wody.

Kadłub *Lützowa* leży około 110 mil od wybrzeży Danii na głębokości około 50 m. Został on odnaleziony po II wojnie światowej i w latach 1958–62 „wyeksploatowany" przez hamburską firmę rozbiórkową Eisen & Metall, która rozerwała materiałami wybuchowymi rufę leżącego do góry dnem krążownika, by dostać się do „złóż" metali nieżelaznych zalegających w siłowni.

Czwórka niszczycieli mająca na pokładzie marynarzy z *Lützowa* (z czego około 700 na *G 37*) natknęła się o 02.25 na brytyjskie niszczyciele *Garland* i *Contest* z 4. flotylli. Okręty szły

przeciwległymi kursami. Krótki pojedynek artyleryjski nie przyniósł trafień po żadnej ze stron, a torpeda wystrzelona przez *V 45* minęła *Garlanda* za rufą. Godzinę później Niemcy natknęli się w odległości 4000 m na brytyjski krążownik *Champion* w asyście niszczycieli *Obdurate*, *Maenad*, *Marksman* i *Moresby*. Nastąpiło to zaledwie 15 mil od wejścia do wytrałowanego kanału u Horns Reef – nieprzyjacielski zespół blokował Niemcom dostęp do niego. Nie chcąc zawracać i przedłużać swej obecności za dnia na pełnym okrętów Royal Navy akwenie, niemieckie okręty zaatakowały silniejszy zespół brytyjski, licząc na jego odwrót. Kalkulacje te okazały się słuszne – gwałtowny ogień i trzy wystrzelone torpedy zmusiły Brytyjczyków do zwrotu. W czasie krótkiej walki *G 40* otrzymał trafienie w maszynownię, jednakże mimo przedziurawienia parociągów i uszkodzenia turbiny utrzymywał jeszcze przez dziesięć minut prędkość 26 w., chcąc jak najszybciej wyjść z zagrożonego akwenu. Ten zbyt forsowny wysiłek doprowadził jednak wkrótce do zatrzymania się okrętu na dobre. Został wzięty na hol i szczęśliwie doprowadzony do Wilhelmshaven.

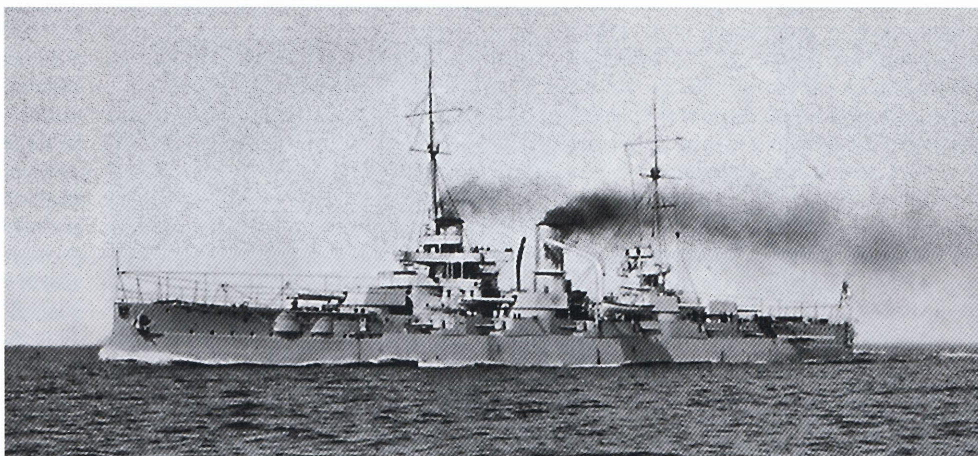
* * *

Około 03.00 do czoła Hochseeflotte dołączył krążownik liniowy *Moltke*, który przez większą część nocy krążył między swoją flotą a Grand Fleet, szczęśliwie dla siebie nie natykając się na jednostki nieprzyjacielskie. O 03.24 adm. Scheer rozkazał 1. grupie rozpoznawczej udanie się do bazy, korzystając z przewagi prędkości, jaką nad pancernikami miały w normalnych warunkach krążowniki liniowe. Latarniowiec na Horns Reef był w odległości około 10 mil i do niemieckiego głównodowodzącego zaczęły spływać pierwsze meldunki od rozpoznania lotniczego dokonywanego przez wezwane dnia poprzedniego sterowce. Hochseeflotte nie potrzebowała już krążowników liniowych, które wzięły na siebie największy ciężar bitwy i odniosły najwięcej uszkodzeń. Niestety *Derfflinger* nie był w stanie zwiększyć prędkości i pozostał na końcu całej formacji.

Von der Tann zdołał przyśpieszyć, lecz dopiero o 05.40 zrównał się z płynącym na czele krążownikiem *Moltke*. O 03.38 polecenie udania się do bazy otrzymały także predrednoty z 2. eskadry. Scheer obawiał się, że z mglistych zasłon poranka w każdej chwili mogą się wyłonić okręty liniowe Grand Fleet, wolał więc póki czas pozbyć się najsłabszych jednostek. Na czoło Hochseeflotte została posłana 4. grupa rozpoznawcza, 2. grupa natomiast otrzymała funkcję straży tylnej. Jedyne 13 niszczycieli, które pozostały razem z flotą niemiecką rozproszyło się wokół okrętów liniowych, tworząc eskortę przeciwpodwodną. Scheer zmniejszył prędkość całej floty, chcąc zaczekać w pobliżu Horns Reef na *Lützowa*, o którym nie było do tej pory żadnych wiadomości. Poza tym Horns Reef było punktem zbornym dla wszystkich innych jednostek, które w czasie nocnego przedzierania się przez brytyjskie flotylle oddaliły się od sił głównych. Dotyczyło to flotylli niszczycieli, a także krążowników lekkich *Elbing* i *Rostock* oraz krążownika liniowego *Seydlitz*. Nim jednak pancerniki 2. eskadry zdążyły wykonać rozkaz odejścia do Wilhelmshaven, niemiecki głównodowodzący zmienił plany, czując się niepewnie na wodach, na których w dalszym ciągu mógł być zaatakowany przez Grand Fleet. O 03.54 Scheer przekazał więc flocie nowy kurs – 122° – wiodący wschodnią stroną ławicy Amrum do Wilhelmshaven. Dopiero o godzinie 04.24 nadeszła na *Friedricha der Grosse* wiadomość z niszczyciela *G 40* o zatopieniu *Lützowa*.

Niemiecka flota miała wielki pożytek ze sterowców, jakie Scheer wezwał na poranny rekonesans jeszcze dnia poprzedniego. Gdyby w Royal Navy istniało podobne zrozumienie dla możliwości, jakie dawało użycie będącej w składzie Grand Fleet *Engadine*, gdyby tylko nie odesłano pochopnie spóźnionej o dwie godziny *Campanii* – Jellicoe mógłby sobie zaoszczędzić mąk wypatrywania zaginionej floty niemieckiej. Około północy z 31 maja na 1 czerwca wystartowało pięć sterowców: *L 11*, *L 13*, *L 17*, *L 22* i *L 24*. Znalazły się one nad rejonem walk pancerników niemieckich z brytyjskimi niszczycielami już około godziny 02.00, dostrzegając błyski wystrzałów. Mniej więcej w tym samym czasie z rekonesansu musiał wycofać się *L 22*, który napotkał silne wiatry spychające go ku wybrzeżom Danii. *L 11* patrolował akwen na północny wschód od wyspy Helgoland i około 03.00 dostrzegł zespół brytyjskich okrętów liniowych płynący około 90 mil od wyspy. Dowódca *L 11* przesłał Scheerowi meldunek o dostrzeżeniu 12 brytyjskich pancerników (w rzeczywistości były to krążowniki liniowe i pancerniki Beatty'ego) i następnie próbował śledzić zespół brytyjski. Jednak Brytyjczycy otworzyli ogień i sterowiec oddalił się na wschód, gdzie wkrótce napotkał kolejnych sześć brytyjskich pancerników (były to tyły Grand Fleet), a następnie trzy okręty liniowe (pancerniki *Revenge*, *Hercules* i *Agincourt*). Wszystkie one kolejno otwierały ogień do niemieckiego sterowca, zmuszając go w końcu do oddalenia się poza zasięg wzroku. Kolejny sterowiec – *L 24* – patrolował akwen za rufą idącej na południe Hochseeflotte. O 02.05 dostał się on pod ogień nierozpoznanych jednostek, zrzucając w odpowiedzi pięć 50-kilogramowych bomb, kierując się z powodu panujących ciemności jedynie błyskami wystrzałów (prawdopodobnie były to jednostki wyimaginowane przez załogę sterowca, bowiem w tym rejonie nie było żadnych okrętów brytyjskich...). Godzinę później, znajdując się na wysokości zatoki Jammer u wierzchołka Półwyspu Jutlandzkiego, *L 24* dostrzegł 12 dużych jednostki i wiele mniejszych. Okręty te odgoniły statek powietrzny ogniem artylerii, lecz do Scheera i tak poszedł meldunek o zaobserwowanej flocie brytyjskiej. Nie wiadomo, co w mglisty dzień dostrzeżono z pokładu *L 24* – w tym rejonie także nie było żadnych brytyjskich okrętów. Istnieje prawdopodobieństwo, że *L 24* dostrzegł własną 2. flotyllę niszczycieli, udającą się do bazy przez wody Skagerraku, chociaż porównanie jej pozycji z raportowaną przez sterowiec daje około 30-milową różnicę. Żaden z niszczycieli 2. flotylli nie dostrzegł też sterowca.

Meldunki z obu sterowców doprowadziły Scheera do przekonania, że Jellicoe w obawie przed nocnymi atakami niszczycieli wycofał się przed zmierzchem ku północnym wybrzeżom Danii, licząc na odcięcie Hochseeflotte od baz o świcie dnia kolejnego (jednostki raportowane przez *L 24*). Okręty zaobserwowane przez *L 11* zostały uznane przez Niemców za Harwich Force wzmocnioną kilkoma pancernikami lub krążownikami liniowymi, która na wieść o bitwie została wezwana w rejon Horns Reef. Wedle oficjalnych niemieckich źródeł Scheer rozważał nawet zaatakowanie tych jednostek, lecz zrezygnował z tego pomysłu, uznając, że słabsze siły Royal Navy i tak będą unikać walki. W tym miejscu propaganda niemiecka mocno przesadziła, bowiem mając tyle poważnie uszkodzonych okrętów i szczątkową eskortę, jedynym zmartwieniem Scheera było raczej uniknięcie jakichkolwiek sił brytyjskich... Sam admirał zresztą o podobnych planach nigdy nie wspominał. Tak czy owak, meldunki ze zwiadu lotniczego, chociaż częściowo fałszywe, utwierdziły niemieckiego admirała w słusznym przekonaniu, że flota brytyjska nie zagraża powrotowi jego okrętów do Wilhelmshaven. Pozostałe dwa niemieckie sterowce nie napotkały żadnych, ani prawdziwych, ani wyimaginowanych jednostek brytyjskich.

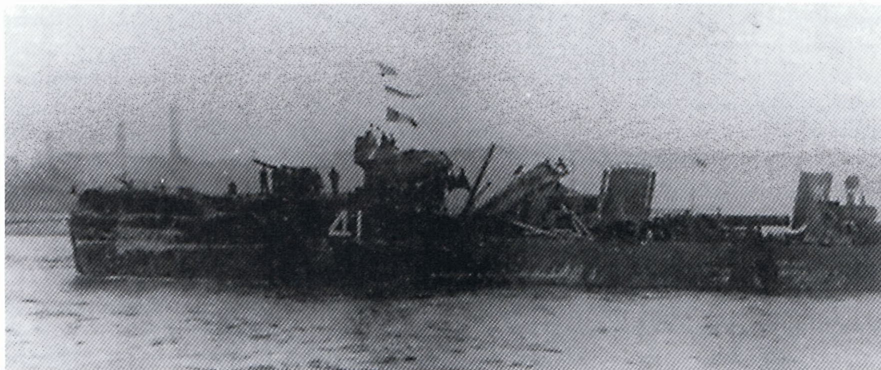

Okręt liniowy *Posen* (typ Nassau).

Tymczasem idąca ku ławicy Amrum Hochseeflotte opanowana była wizją minowych i podwodnych pułapek zastawionych przez Royal Navy. Niemieckie pancerniki kilkukrotnie otwierały ogień do rzekomo dostrzeżonych peryskopów i kiosków okrętów podwodnych, „widziano" także smugi wystrzeliwanych torped. Tymczasem trzy brytyjskie okręty podwodne – *E 26*, *E 55* i *D 1*, wysłane 30 maja z Harwich w celu zaczajenia się na Hochseeflotte w okolicach Horns Reef

– miały rozkaz patrolowania na powierzchni dopiero 2 czerwca. Nie wiedząc o przyspieszeniu całej operacji Grand Fleet, spędziły 1 czerwca na dnie morza, starając się oszczędzać baterie. Wszystkie trzy dotarły na swoje miejsca patrolu tuż po północy z 31 na 1 czerwca; z kiosku *E 55* widziano nawet przelatujący niemiecki sterowiec (*L 55*). *E 55*, leżąc na dnie, zarejestrował wybuchy i szum śrub, lecz po wynurzeniu się o 08.25 na głębokość peryskopową dostrzegł jedynie oddalający się niszczyciel. Następnego dnia wszystkie trzy jednostki pracowicie przeczesywały akwen peryskopami, a *E 55* wykonał nieudany atak torpedowy na niemieckiego U-boota (*U 64*).

31 maja w południe z bazy w Blyth wyszedł zespół złożony z niszczyciela *Talisman* oraz okrętów podwodnych *G 2*, *G 3*, *G 4* i *G 5*. *Talisman* był okrętem specjalnie przystosowanym do współdziałania z okrętami podwodnymi i w tym celu wyposażonym w odpowiednią antenę dalekiego zasięgu. Jednostki brytyjskie podążały w kierunku ławicy Dogger, na południe od której czwórka okrętów podwodnych miała wykonać rozpoznanie. Pod wieczór *G 2* i *G 4* otrzymały z admiralicji polecenie jak najszybszego udania się w rejon tzw. głębi Lister, znajdującej się nieco na południe od Horns Reef, a więc na przypuszczalnej drodze powrotnej Hochseeflotte. Miały tam pozostać przez 48 godzin i czatować na uszkodzone niemieckie okręty wojenne. O 04.00 1 czerwca także pozostała dwójka okrętów otrzymała polecenie przemieszczenia się bliżej duńskich brzegów, mniej więcej na północną krawędź brytyjskiego pola minowego. Po drodze *G 3* i *G 5* dostrzegły idący do bazy uszkodzony pancernik *Marlborough* i próbowały wykonać atak torpedowy, przerwany jednak wobec rozpoznania w nim własnej jednostki. Cała czwórka nie napotkała żadnych niemieckich okrętów – oprócz *U 46*, który został nieskutecznie zaatakowany 3 czerwca przez *G 3*, *G 2* i *G 4* w drodze powrotnej do niszczyciela *Talisman*.

Bardziej realnym zagrożeniem dla niemieckich pancerników były brytyjskie miny. Około 04.30 niemiecka flota zbliżyła się do miejsca, w którym 4 czerwca postawił miny *Abdiel*. Jak wiemy, ten sam okręt postawił kolejna zagrodę minową ponad godzinę przed pojawieniem się Hochseeflotte, lecz znajdowała się ona nieco na zachód od aktualnej drogi floty niemieckiej. Scheer przed powrotem zażyczył sobie wyjścia z Wilhelmshaven flotylli trałowców, te jednak nie wykryły żadnej z zagród postawionych przez *Abdiela*. Zarówno 4. grupa rozpoznawcza, jak i krążownik liniowy *Moltke* oraz sześć kolejnych niemieckich okrętów liniowych przeszło przez zagrodę bez szwanku. Pod siódmym okrętem – pancernikiem *Ostfriesland* – o 05.20 rozerwała się mina zawierająca 136 kg bawełny strzelniczej. Wybuch miał miejsce po prawej burcie na wysokości przedniej skrajnej wieży 305 mm (pancerniki typu Helgoland miały cztery z sześciu wież dział 305 mm ulokowane po dwie na każdej burcie) i wybił w kadłubie dziurę o wymiarach około 12 × 5 m. Na szczęście wzdłużna gródź torpedowa, znajdująca się wewnątrz kadłuba w odległości 4,5 m, wytrzymała eksplozję, wyginając się jedynie do środka. Tylko w jednym miejscu została ona przedziurawiona, lecz powstały przeciek był niewielki. Zalane zostały przedziały ochronne oraz dno podwójne, jednakże poza gródź przedostało się niewiele wody. Wstrząs zabił jednego marynarza oraz ranił dziesięciu innych. Pancernik wyszedł z szyku i zwolnił, a w całej flocie podniesiono alarm przeciwpodwodny. Znalezione na pokładzie Ostfrieslanda szczątki miny szybko jednak ujawniły prawdziwe zagrożenie i zwróciły nań uwagę płynących z tyłu okrętów liniowych 3. i 2. eskadry. Wkrótce też dostrzeżono poszczególne miny (Abdiel postawił dziesięć sztuk na milę). Jedną z nich *Kaiser* oznaczył specjalną bojką, która z pokładu starszych pancerników została wzięta za... peryskop okrętu podwodnego i trzy z nich: *Schlesien*, *Hessen* i *Hannover*, otworzyły gwałtowny ogień z dział 280 mm.


Uszkodzenia niszczyciela *Spitfire* z 4. flotylli po zderzeniu z pancernikiem *Nassau*.

Na *Ostfrieslandzie* szybko opanowano sytuację – odpadł on, co prawda, na koniec szyku, lecz udawało mu się stopniowo zwiększać prędkość i o 09.40 rozwijał już 15 w. Do eskorty pancernikowi przydzielono niszczyciele *V 3* i *V 5*, a także na pewien czas *G 11*. Po przejściu wzdłuż ławicy Amrum nad uszkodzonym okrętem pojawił się niemiecki wodnosamolot, którego zadaniem miało być wypatrywanie brytyjskich okrętów podwodnych. Dowódca *Ostfrieslanda* wybrał drogę okrążającą wyspę Helgoland od strony morza. Hochseeflotte przepływała pomiędzy wyspą a lądem. O 11.20, kiedy zespół znajdował się około 5 mil od wyspy, z wodnosamolotu dostrzeżono peryskop po prawej burcie pancernika. W miejsce to natychmiast zrzucono dwie bomby, co z kolei zmusiło *Ostfrieslanda* do gwałtownego skrętu w lewo. Mimo iż uszkodzenie znajdowało się po jego prawej burcie, manewr ten doprowadził do rozerwania grodzi w uszkodzonym miejscu. Doszło do gwałtownego przecieku, który wkrótce spowodował przechył o 5°. Dwie godziny później *Ostfriesland* zażyczył sobie asysty specjalnej jednostki wyposażonej w bardzo silne pompy. Nim jednak ta zdążyła wyjść z Wilhelmshaven, pancernik o własnych siłach dotarł do śluz zamykających wejście do bazy.

Hochseeflotte tymczasem podążała do swoich baz bez zakłóceń. Po przejściu Amrum Bank piątka pancerników 2. eskadry oddaliła się na swoje kotwicowisko u ujścia rzeki Elbe. Pozostałe pancerniki między 12.00 a 13.45 minęły latarniowiec stojący w ujściu rzeki Jade, w głębi którego znajdowało się Wilhelmshaven. Pięć z nich – *Posen*, *Nassau*, *Westfalen*, *Thüringen* i *Helgoland* – pozostało na redzie, pilnując podejść do bazy. Cztery kolejne: *Kaiser*, *Kaiserin*, *Prinzregent Luitpold* i *Kronprinz*, zakotwiczyły bezpośrednio przy śluzach zamykających wejście do basenu portowego. Pozostałe okręty weszły do Wilhelmshaven, przystępując natychmiast do uzupełniania amunicji i zapasów węgla. Nie dotyczyło to oczywiście nie nadających się do akcji bojowej krążowników liniowych oraz pancerników poważniej uszkodzonych w bitwie.

Do bazy razem z flotą nie powróciła większość niszczycieli, krążownik liniowy *Seydlitz* oraz krążowniki lekkie *Regensburg* i *Rostock*. Ten ostatni po trafieniu o 11.50 torpedą został unieruchomiony z powodu przedostania się wody morskiej do kotłowej. Wzięty na hol przez niszczyciel *S 54*, płynął z prędkością 10 w., starając się dotrzeć do

Zniszczona kazamata dział 150 mm pancernika *König*.


bazy. O 02.25 flagowy okręt komodora Michelsena otrzymał dodatkową eskortę w postaci niszczycieli *V 71* i *V 73*. O godzinie 03.55, kiedy zespół znajdował się około 50 mil na zachód od Helgolandu, na południowym wschodzie pojawił się brytyjski krążownik lekki (był nim *Dublin*, który zagubił swój przydział po nocnej potyczce z niemieckimi krążownikami).

Niemcom wydawało się, że po raz kolejny tej nocy przydała im się znajomość początkowych liter brytyjskiego sygnału rozpoznawczego, gdyż po jego kilkukrotnym wyświetleniu nieprzyjacielski okręt oddalił się, pozostając jednak w zasięgu wzroku. Naprawdę jednak na *Dublinie* widziano w niemieckim okręcie dużo silniejszy krążownik pancerny *Roon* i nie ryzykowano zbliżenia się. W tym samym czasie *Rostock* odebrał meldunek ze sterowca *L 11* informujący o eskadrze brytyjskich okrętów liniowych zbliżającej się do niemieckiego zespołu.

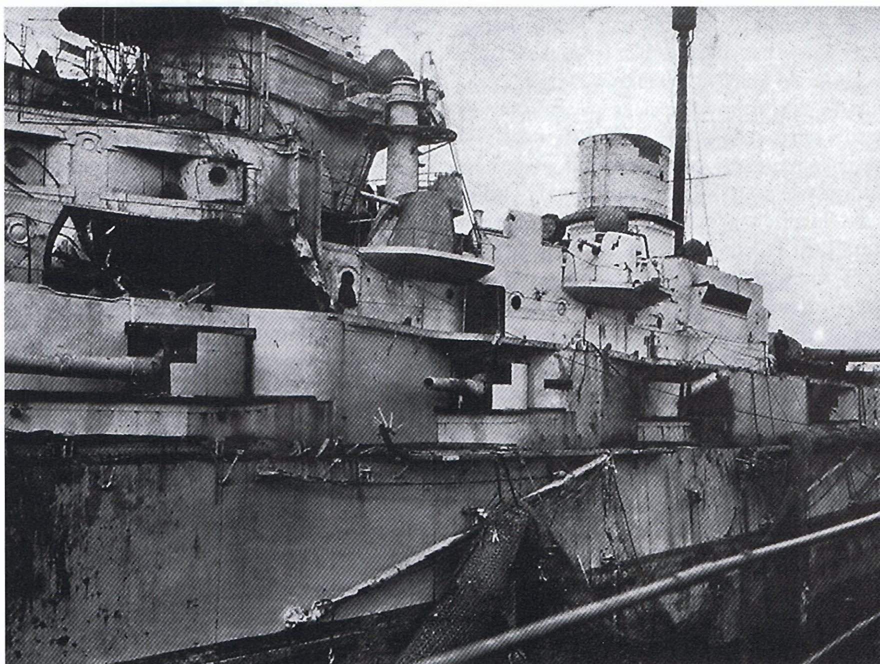
Wedle danych ze sterowca szły one kursem na zespół niemiecki i znajdowały się w odległości jedynie 20 mil. Na tę wieść Michelsen zdecydował się zatopić krążownik, chcąc uchronić załogę zarówno od strat, jak i od niewoli. Po przejściu załogi krążownika na pokłady niszczycieli odpalono umieszczone na jego dnie ładunki wybuchowe. Dodatkowo *V 71* i *V 73* wystrzeliły w jego stronę trzy torpedy. *Rostock* zniknął pod wodą o 04.25. *S 54* nie czekał na zatopienie krążownika i od razu ruszył w kierunku Horns Reef. Kilkanaście minut po nim w drogę udała się pozostała dwójka. Kwadrans po 05.00 obok pełnego szczątków miejsca zatonięcia krążownika przepłynęły pancerniki *Revenge*, *Hercules* i *Agincourt* z brytyjskiej 6. eskadry (uszkodzony *Marlborough* skierował się do bazy).

Krążownik lekki *Regensburg* zawrócił, kiedy Hochseeflotte płynęła na wysokości Amrum Bank. Przyczyną były otrzymane meldunki o dwóch uszkodzonych niszczycielach, mających problemy z powrotem do bazy. Pierwszym był *S 32*, który po ataku brytyjskich niszczycieli 4. flotylli zdołał dowlec się do duńskiego latarniowca Lyngvig, gdzie jego maszyny odmówiły posłuszeństwa. Drugim był mający na pokładzie część rozbitków z *Lützowa* *G 40*, holowany przez towarzyszące mu jednostki. *Regensburg* ruszył im na pomoc w towarzystwie niszczycieli *V 30*, *S 34* i *S 33*. Po dotarciu do *G 40* z wszystkich niszczycieli na pokład krążownika przeszło 1177 rozbitków z flagowego okrętu wiceadm. Scheera, po czym ruszył on do Wilhelmshaven wraz z napotkanym *V 71*, na którego z *V 73* przeszła część rozbitków z *Rostocka*. *V 73* natomiast podążył na północ ku unieruchomionemu *S 32*. Po drodze niszczyciel napotkał *G 39* i *G 88*, które poprzednio eskortowały krążownik liniowy *Moltke*. Cała trójka bezpiecznie odholowała *S 32* do Wilhelmshaven. Podobnej asysty *G 40* udzieliły niszczyciele *V 30*, *S 34* i *S 33*.

Noc z 31 maja na 1 czerwca nie była udana dla niemieckich niszczycieli, które wysłane do poszukiwania Grand Fleet nie tylko jej nie odnalazły, ale też nie udzieliły żadnego wsparcia Hochseeflotte. 2. flotylla – złożona z największych niemieckich niszczycieli (typu B 97 i G 101) i mająca na dodatek prawie komplet torped – tuż po północy rozpoczęła powrót do bazy przez Skagerrak. Co prawda, jej dowódca otrzymał na to pozwolenie od komodora Heinricha, lecz dotyczyło ono sytuacji, kiedy flotylla zostałaby odcięta od sił głównych. Przedwczesny odwrót wzbudził gniew samego Tirpitza, który żądał śledztwa w tej sprawie. O 02.00 komodor Heinrich dał rozkaz powrotu wszystkich niszczycieli i koncentracji przed dziobem Hochseeflotte. Nie dotyczyło to 5. i 7. flotylli, które skierowały się ku drodze przez Skagerrak. Ku Horns Reef, jako punktowi zbornemu floty, skierowało się pięć niszczycieli 9. flotylli, *G 42* z 3. flotylli oraz *V 69* i *V 46* z 12. półflotylli. Żadna z pozostałych flotylli wysłanych na poszukiwanie brytyjskiej floty nie napotkała przeciwnika – powróciły one do Wilhelmshaven razem z Hochseeflotte (oprócz sześciu niszczycieli 7. flotylli eskortujących uszkodzonego *Seydlitza*).

* * *

Ostatnim epizodem bitwy jutlandzkiej ze strony niemieckiej był powrót krążownika liniowego *Seydlitz*. Był on najbardziej chyba uszkodzonym okrętem liniowym w historii, jakiemu udało się uratować z bitwy. Po minięciu Grand Fleet w niewielkiej odległości tuż po 23.00, okręt ten bez powierzchnią. Mimo to dowódca okrętu starał się rozwijać jak największą prędkość, chcąc jak najszybciej wydostać się z zagrożonego akwenu. Mimo bliskich maksymalnym obrotów prędkość ta z godziny na godzinę malała wraz z dostawaniem się przez uszkodzony dziób coraz to większych ilości wody. O 03.45 Seydlitz natknął się na niszczyciele 7. flotylli (*S 24*, *S 15*, *S 16*, *S 17*, *S 18*, *S 20*) wracające z poszukiwań Grand Fleet. Pozostały one z nim (tylko *S 18* i *S 24* odeszły o 05.15) do 05.40, kiedy to krążownik nawiązał kontakt wzrokowy z Hochseeflotte. Bezskutecznie starał się zająć miejsce na jej końcu – prędkość 15 w., z jaką szły niemieckie pancerniki, okazała się zbyt duża i *Seydlitz* zwolnił do 7 w., nie chcąc więcej narażać kadłuba na zalewanie. Mimo to dziób okrętu był już tak głęboko zanurzony, że woda przelewała się górą pokładu pancernego, wdzierając się do wnętrza cytadeli, a więc do komór amunicyjnych pierwszej wieży 280 mm, a stamtąd ku dziobowi, do pomieszczenia wyrzutni torpedowych (którego zalanie poważnie przyczyniło się do zatonięcia



Postrzelane śródokręcie krążownika liniowego *Derfflinger*.

przeszkód kontynuował samotny marsz ku Horns Reef. Okręt został w trakcie bitwy trafiony 22 ciężkimi pociskami (w tym ośmioma kalibru 381 mm) oraz jedną torpedą. Miał 98 zabitych, jedną wieżę całkowicie wypaloną i dwie kolejne praktycznie niezdolne do akcji.

Cztery pociski 381 mm spustoszyły dziób okrętu, rozrywając jego burty na dużym obszarze ponad linią wodną. Trafienie torpedą w część dziobową, chociaż samo w sobie niegroźne, doprowadziło do wlania się do kadłuba setek ton wody, powodując przegłębienie. Kolejne trafienia, które rozerwały burtę na śródokręciu, spowodowały stopniowe zalewanie bunkrów węglowych na lewej burcie. Do tego wszystkiego dołożyły się wielkie prędkości, jakie niemieckie krążowniki liniowe musiały utrzymywać przez większą część bitwy. Fale wdzierające się przez rozerwaną burtę, z wolna zwiększały trym na dziób. O 21.00 w kadłubie znajdowało się już około 2600 t wody, a linia wodna na dziobie znalazła się 2,5 m pod *Lützowa*). Około 07.00 zagrożona została dziobowa kotłownia, której przednia gródź zaczęła się paczyć pod naporem wody. O 08.30 koło *Seydlitza* pojawił się krążownik lekki *Pillau*, wezwano także z Wilhelmshaven wspomniane już jednostki wyposażone w potężne pompy. Tuż po 09.00 krążownik liniowy, znajdując się na wysokości południowego krańca wyspy Sylt, uderzył dziobem w dno. Pomiary głębokości na dziobie wskazały 13,4 m. Oznaczało to, że dziób Seydlitza pogrążył się już na ponad 4 metry. Na okręcie rozpoczęto próby odciążenia dziobu poprzez zalewanie zbiorników trymujących, co doprowadziło do uwolnienia go z mielizny już po pół godzinie.

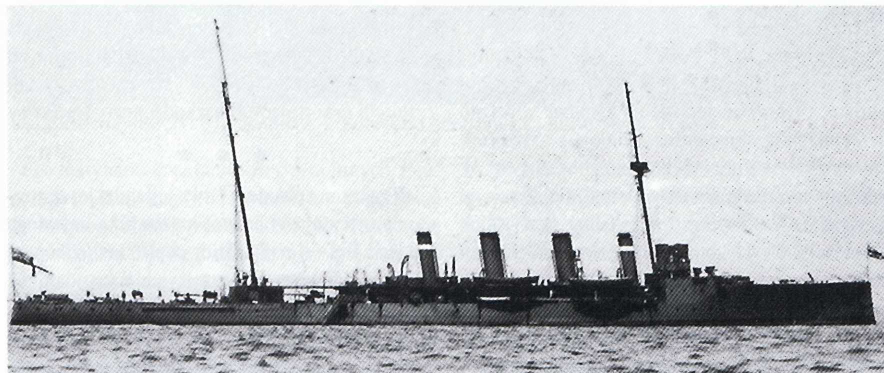
W tym czasie w pobliżu pojawił się dywizjon trałowców. Dowódca *Seydlitza* uznał bowiem, że kontynuowanie marszu drogą wzdłuż wybrzeży duńskich grozi kolejnymi wejściami na mielizny, wybrał więc drogę wokół wyspy Helgoland, gdzie morze miało większą głębokość. Oznaczało to jednak, że krążownik będzie musiał wejść na brytyj-

skie pole minowe – stąd konieczna była obecność trałowców. Cały zespół zawrócił na północ, starając się obejść płycizny ławicy Amrum. O 10.25 *Pillau* odebrał wiadomość, która sygnalizowała obecność floty brytyjskiej zaledwie 20–25 mil na południowy wschód od Horns Reef. Było to niebezpiecznie blisko akwenu, którym musiałby iść cały zespół, kierując się ku zachodniej stronie Helgolandu. Chcąc nie chcąc, *Seydlitz* musiał zawrócić i próbować przejścia przez przybrzeżne płycizny. Trałowce rozeszły się w wachlarz przed dziobem krążownika i sondowały dno, przekazując wyniki pomiarów na jego mostek. W ten sposób, idąc z prędkością kilku węzłów, *Seydlitz* kierował się zawsze w stronę głębszej wody. Jego dziób stale się pogrążał, co było skutkiem trudnych do powstrzymania przecieków do pomieszczenia wyrzutni torpedowych. Oprócz przegłębienia na dziobie *Seydlitz* zaczął też przechylać się na lewą burtę z powodu wody dostającej się do kolejnych bunkrów węglowych. Przy przechyle sięgającym 8° poziom wody doszedł do lewoburtowych kazamat dział 150 mm, fatalnie ulokowanych w kadłubie daleko przed dziobową wieża 280 mm. Wlewająca się przez nie górą woda przedostawała się przez zsypy węglowe do kolejnych bunkrów. Sytuacja taka była dla okrętu niezwykle niebezpieczna, bowiem groziła utratą stabilności i nagłym wywróceniem się do góry stępką, nawet jeśli jego pływalność nie była zagrożona. System drenażowy krążownika był scentralizowany w kotłowniach, gdzie mieściły się pompy. Te jednak nie nadążały z wybieraniem wody, co zagrażało zalaniem kotłowni i pozbawieniem okrętu mocy. Sytuację w kilkunastu miejscach próbowano ratować wspomagając się przez żywe łańcuchy marynarzy wybierających wodę za pomocą wiader.

Około 16.00 od Hippera nadeszło polecenie zezwalające dowódcy *Seydlitza* na wyrzucenie okrętu na mieliznę w sytuacji, gdyby miało to uchronić go od zatonięcia. W tym momencie *Seydlitz* był już poza płyciznami ławicy Amrum i szedł z niewielką prędkością rufą naprzód. Cała załoga nie biorąca udziału w akcji ratowniczej była przygotowana do opuszczenia krążownika. Próby wzięcia okrętu na hol przez krążownik *Pillau* nie powiodły się – *Seydlitz* nie miał na rufie specjalnego haka holowniczego, który amortyzowałby szarpnięcia holu, stąd też nieustannie się on zrywał. Próba podjęcia holu przez jeden z trałowców także spaliła na panewce, bowiem jednostka była zbyt słaba, by ruszyć krążownik z miejsca. O 17.30 nadeszły wreszcie dwie jednostki z potężnymi pompami. Niestety na jednej z nich doszło do awarii; druga natomiast rozpoczęła wypompowywanie wody z pomieszczeń bezpośrednio przed kotłownią. W tym momencie zanurzenie na dziobie wynosiło już 14,05 m, a z kalkulacji wynikało, że w kadłubie krążownika znajduje się 5329 t wody.

Szczęściem dla Niemców pogoda była bardzo dobra i utrzymała się przez całą noc z 1 na 2 czerwca. Do *Seydlitza* dotarło kilka kolejnych jednostek, w tym także holowniki. Nad ranem jednak stan morza pogorszył się i zaczął wiać wiatr o sile 8 stopni w skali Beauforta. Jako że wiatr wiał w lewą, zanurzoną burtę krążownika, został on zasłonięty kadłubem *Pillaua* oraz kilku mniejszych jednostek. Dodatkowo na lewoburtową stronę okrętu lano ropę, by w jak największym stopniu uśmierzyć falowanie wody. Tak prowadzony Seydlitz, ślizgając się wielokrotnie po piaszczystym dnie, dotarł do zagrody u ujścia rzeki Jade, gdzie o 07.50 ku zdumieniu wszystkich rzucił kotwicę, która jakimś cudem ocalała ze zniszczeń, jakie na dziobie okrętu wyrządziły brytyjskie pociski. Dalsza droga była niemożliwa, gdyż trwał odpływ i w górze ujścia nie było wystarczająco głęboko dla krążownika. W oczekiwaniu na wysoką wodę, która miała nadejść w południe, z okrętu zdjęto wszystkich rannych. Dalszy marsz odbył się w asyście oceanicznego holownika *Albatross*. Tuż po przejściu zapory (o 14.20) *Seydlitz* wszedł na mieliznę, a jego znajdująca się w przedzie rufa została zepchnięta w poprzek toru przez silny prąd rzeki. Próby zholowania go z mielizny nie powiodły się. Dopiero wieczorny odpływ ściągnął rufę krążownika w dół rzeki, zsuwając jednocześnie jego kadłub z płycizny. Pracujący pełną mocą maszyn *Albatross* nie był jednak w stanie odwrócić rufy okrętu w kierunku marszu, gdyż przeciwstawiał się temu prąd rzeki i prąd odpływu. Co gorsza, w trakcie manewrowania przy burcie *Seydlitza* jego śruba przedziurawiła kadłub holownika. Siłowanie się z prądem trwało do 23.00, kiedy to odpływ zelżał i można było wreszcie odciągnąć krążownik od zapory.

O 03.25 Seydlitz zakotwiczył na redzie przed śluzami wiodącymi do bazy w Wilhelmshaven. Tam, w bezpośrednim sąsiedztwie zaplecza warsztatowego, nurkowie uszczelnili mniejsze dziury w kadłubie, z którego odpompowano jednocześnie jak najwięcej wody. Zdjęto z okrętu oba dziobowe działa 280 mm, dach wieży i część jej płyt bocznych. Miało to na celu odciążenie przedniej części kadłuba krążownika. Trzy dni później, 6 czerwca, zdecydowano wprowadzić okręt do jednej ze śluz, gdzie dalsze naprawy mogły być prowadzone niezależ nie od stanu morza oraz silnych prądów i pływów. Tam kontynuowano prace nad uszczelnianiem kadłuba i wypompowywaniem wody z załatanych przedziałów, tak aby zanurzenie krążownika zredukować do poziomu umożliwiającego wejście do doku. W tym celu zdjęto też oba działa z lewoburtowej wieży 280 mm. 11 czerwca zanurzenie na dziobie wynosiło już tylko 10,4 m i po 11 dniach od bitwy Seydlitz znalazł się w pływającym doku. Naprawa wszystkich uszkodzeń trwała aż trzy miesiące – do 16 września 1916 roku.

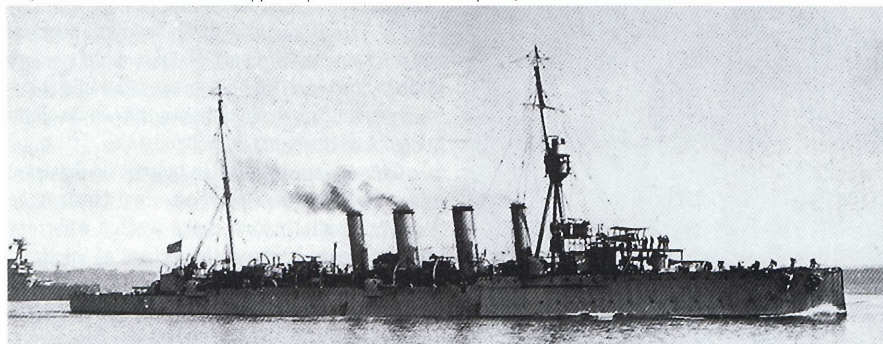


Krążownik lekki *Boadicea* – przydzielony do zadań komunikacyjnych 2. eskadrze pancerników.

* * *

Z każdą minutą wstającego dnia pryskały brytyjskie marzenia o nowym „wspaniałym 1 czerwca". Po krótkiej drzemce, tuż przed godziną 02.00 Jellicoe wrócił na mostek *Iron Duke'a*. Wszystkie oczy na pokładach brytyjskich pancerników zwrócone były na prawą burtę, gdzie w promieniach świtu spodziewano się dostrzec nieprzyjacielskie okręty. Widoczność była słaba, nie przekraczała 4 mil. Nadzieje na odnalezienie Hochseeflotte gasły z minuty na minutę, a co gorsza, brytyjski dowódca nadal nie miał pojęcia, czy Niemcy znajdują się gdzieś za poranną mgłą, czy też zawrócili lub prześlizgnęli się za rufą Grand Fleet. Była to bolesna niepewność, szanse rozwiania której były jeszcze niedawno tak duże... Tymczasem Hochseeflotte znajdowała się około 30 mil na północny wschód – i odległość ta z każdą chwilą rosła. Admirał Jellicoe zdecydował, że utrzyma dotychczasowy kurs floty (169°) jeszcze do 02.30, po czym zawróci na północ. Rozkaz taki został przekazany także do zespołu Beatty'ego, który nie niepokojony żadnymi wydarzeniami szedł przez całą noc równoległym kursem około 15 mil na zachód od Grand Fleet. Gdyby wiedziony szóstym zmysłem Jellicoe skręcił o tej porze przez lewą burtę, miałby jeszcze szansę na dopadnięcie niemieckiej floty w miejscu jej zgrupowania koło Horns Reef. Myśl taka pojawiła się w umyśle admirała, jednakże górę wzięły jego obawy dotyczące wszystkich

Krążownik lekki *Yarmouth* (typ Weymouth) z 3. eskadry krążowników lekkich.



możliwych zagrożeń wynikających z takiego kroku. „Oczy" Grand Fleet, czyli krążowniki liniowe Beatty'ego, znajdowały się poza zasięgiem wzroku, w pobliżu pancerników nie widać było także niszczycieli, które mogłyby zapewnić osłonę przed U-bootami. Cała brytyjska armada płynęła w eskorcie jedynie dziewięciu krążowników lekkich oraz jedynego niszczyciela *Oak*, który pełnił rolę okrętu łącznikowego dla *Iron Duke'a* (trzy niszczyciele: *Faulknor*, *Obedient* i *Marvel* dołączyły o 03.30 do 6. eskadry pancerników, znajdującej się przed Grand Fleet). W tej sytuacji brytyjski admirał wolał najpierw pozbierać flotę niż wdawać się w ryzykowne eskapady.

Manewr zwrotu o 180° został opóźniony pojawieniem się krążownika lekkiego *Galatea*, który został wzięty za jednostkę nieprzyjacielską. Ostatecznie zwrot do kursu 349° rozpoczął się o 02.39. Brytyjskie pancerniki uformowały szyk liniowy. Nie było jednak w ich składzie 6. dywizjonu z uszkodzonym flagowym pancernikiem *Marlborough*. Zredukowana prędkość okrętu spowodowała odpadnięcie dywizjonu na 12 mil za Grand Fleet. Tuż przed 02.00 stan grodzi pancernika zmusił jego dowódcę do kolejnego zmniejszenia prędkości – z 17 na 12 w. – i opuszczenia szyku 6. dywizjonu. Około 03.00 wiceadm. C. Burney przesiadł się na krążownik *Fearless*, który miał go przewieźć na *Revenge*. *Marlborough* także skręcił na północ, lecz około 04.00 otrzymał od adm. Jellicoe zezwolenie natychmiastowego powrotu do bazy. Do pancernika dołączył *Fearless*, który zdążył wrócić po przeokrętowaniu admirała. W kierunku marszu uszkodzonego pancernika ruszyły także niszczyciele Harwich Force, wezwane o 03.09 przez Jellicoe.

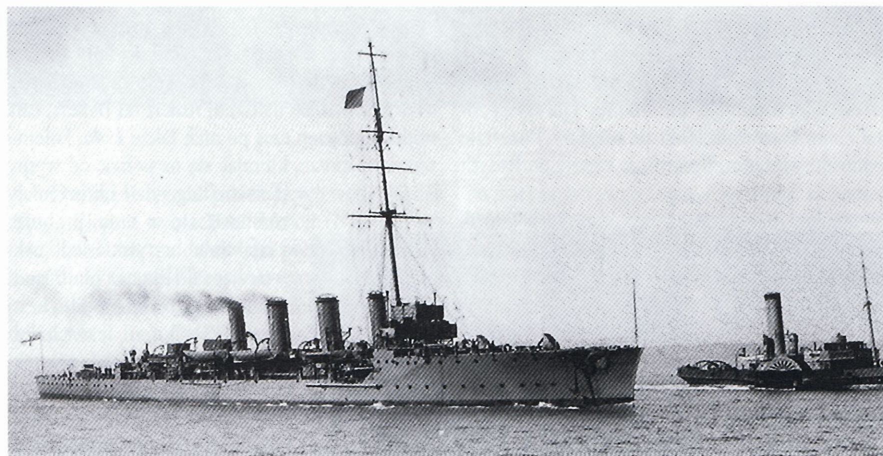
Osiem z nich podeszło do *Marlborough* o 13.50. Wcześniej, bo o 10.50, około 400 m od lewej burty pancernika przeszła torpeda wystrzelona przez *U 46*. Po 16.00 do eskorty dołączyły kolejne dwa niszczyciele. Nocą z 1 na 2 czerwca idący z prędkością 11 w. pancernik znalazł się nieoczekiwanie w opałach za przyczyną pogarszającego się stanu morza. Spuszczona do wnętrza jednej z kotłowni pompa zanurzeniowa wielkiej mocy musiała zostać podniesiona dla oczyszczenia przewodu ssącego, a wzmożone kołysanie kadłuba doprowadziło do popuszczenia zastrzałów wspierających gródź dzielącą kotłownię od częściowo zalanego bunkra węglowego. Na skutek tego odpadła zasuwa prowadząca do bunkra i do kotłowni zaczęło wlewać się coraz więcej wody. Około północy poziom wody sięgał metra poniżej szczytów kotłów (wygaszonych). Zalanie tak wielkiego pomieszczenia mogło prowadzić do najgorszych konsekwencji i o 00.47 dowódca pancernika poprosił krążownik *Fearless* o przygotowanie się do przejęcia jego załogi. Na szczęście do kotłowni wszedł nurek, który oczyścił pompę, której praca powstrzymała przybywanie wody w kotłowni. *Marlborough* wydawał się być uratowany, ale na wszelki wypadek krążownik *Fearless* pozostał od zawietrznej, a niszczyciele zaczęły rozlewać ropę, mającą złagodzić falowanie. Pancernik szedł teraz do będącego najbliżej Immingham w ujściu rzeki Humber, zamiast, jak oryginalnie planowano, do Rosyth. Po zacumowaniu o 10.00, rozpoczęła się akcja odciążania i uszczelniania okrętu, gdyż na miejscu nie było doku, w którym można by przeprowadzić remont. 4 czerwca do burty *Marlborough* dobił okręt ratowniczy *Linnet* wyposażony w silne pompy i z nurkami na pokładzie. Po prowizorycznych naprawach, 6 czerwca pancernik opuścił Immingham i udał się do Newcastle na rzece Tyne, gdzie został oddany do naprawy w stoczni Armstronga. Pancernik wrócił do służby 2 sierpnia.

Trójka okrętów liniowych 6. dywizjonu (*Revenge*, *Hercules* i *Agincourt*) skręciła o 02.53 do kursu 347°, pozostając na przedzie Grand Fleet ale poza zasięgiem widoczności. 5. eskadra pancerników Evana-Thomasa także odpadła nieco za formację Grand Fleet i po zwrocie otrzymała polecenie zajęcia miejsca na czele, czyli przed pancernikiem *King George V*. Zespół Beatty'ego otrzymał o 02.57 polecenie zwrotu w prawo do kursu 011°, dzięki czemu jego okręty mogły zbliżyć się do jednostek Jellicoe. Idąca szykiem torowym i będąca na powrót w gotowości bojowej Grand Fleet oczekiwała w każdej chwili na pojawienie się niemieckiej floty. Jednak zamiast niej ukazał się tylko niemiecki sterowiec (*Z 11*), który stał się celem gwałtownego ognia większości okrętów, używających sobie z dział artylerii głównej podniesionych do maksimum. Kilka z tych pocisków upadło w pobliżu znajdującego się kilkanaście mil w przedzie pancernika *Malaya* z 5. eskadry, wzbudzając wśród jego załogi zdziwienie i strach przed niewidzialnym i niesłyszalnym przeciwnikiem.

Pojawienie się sterowca unaoczniło Brytyjczykom smutną prawdę. Bez względu na to, gdzie znajdował się Scheer, dzięki meldunkom zwiadu lotniczego będzie się trzymać z dala od brytyjskiej floty... Tymczasem brytyjski okręt lotniczy *Engadine* znajdował się w tym czasie wiele mil na północny zachód, zmagając się z holowaniem uszkodzonego krążownika pancernego *Warrior*.

powiększał się przeczesywany akwen. O 05.10 za rufą Grand Fleet ukazały się krążowniki liniowe Beatty'ego. Otrzymały one natychmiast polecenie wykonania zagonu na południowy wschód celem odnalezienia okrętu flagowego Hippera. Krążowniki liniowe odeszły o 05.40 kursem 124° i utrzymywały go do 06.16, kiedy to skręciły w prawo na kurs 169°. Po jakimś czasie zawróciły na północ, idąc po wschodniej stronie Grand Fleet aż do 09.45, kiedy to skręciły w lewo, zbliżając się do własnych pancerników. Jellicoe kontynuował przeszukiwanie akwenu wczorajszej bitwy aż do 11.08, gdy z pokładu *Iron Duke'a* wysłano do admiralicji informację o nie napotkaniu żadnych nieprzyjacielskich jednostek i o decyzji powrotu do bazy. Wcześniej, bo około 10.00, kiedy to Beatty zbliżył się ponownie do Grand Fleet, Jellicoe dowiedział się wreszcie o zatonięciu *Indefatigable* i *Queen Mary*. Wieści te zmieniały całkowicie ogląd bitwy z pozycji Grand Fleet – tym bardziej, że wkrótce dotarły też informacje o stracie krążowników pancernych *Black Prince* i *Warrior*... O ile do tej pory można było mówić o straconej szansie, to wiadomość o utracie dwóch kolejnych krążowników liniowych wraz z całymi załogami pachniała klęską. Brytyjscy historycy snują przypuszczenia, że wcześniejsze powiadomienie Jellicoe o zadanych stratach mogłoby skłonić go do bardziej zdecydowanej postawy w dniu 31 maja. Jak jednak wiemy, Beatty rzadko informował kogokolwiek o swoich planach, a co dopiero mówić o porażkach.

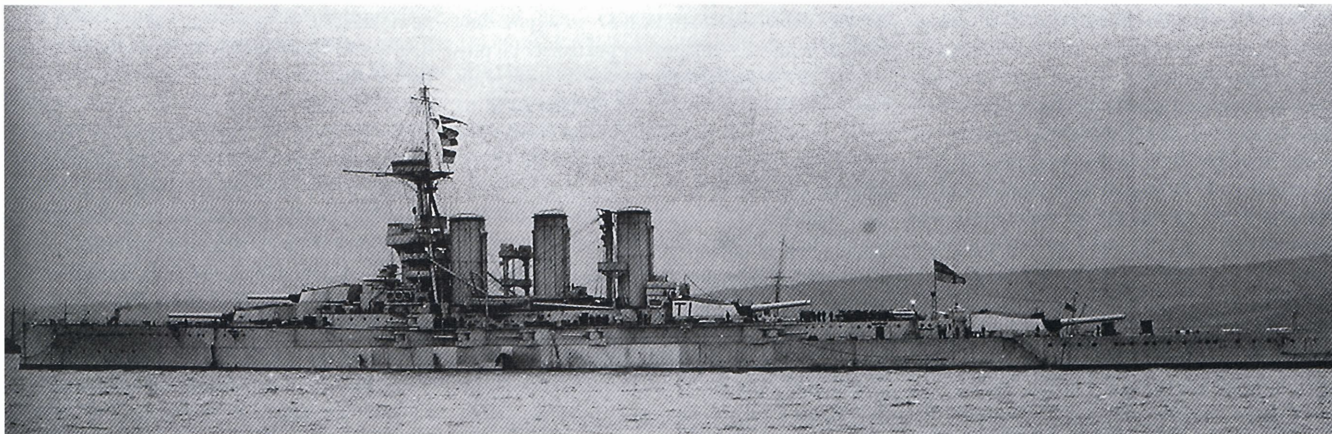
Około 04.00 pancernik *Malaya* uderzył dnem w podwodną przeszkodę, wziętą początkowo za okręt podwodny. Pozycja okrętu nie pokrywała się jednak z żadną z takich jednostek obu walczących stron, ani jeden okręt podwodny nie raportował też podobnego zdarzenia. O 08.40 do Grand Fleet 04.10 na pokład *Iron Duke'a* nadeszła wiadomość z admiralicji, przekazująca kurs i pozycję Hochseeflotte z godziny 02.30. Wskazywała one wyraźnie, że niemiecka flota jest już poza zasięgiem. Istniała jednak jeszcze szansa na odnalezienie uszkodzonych jednostek niemieckich – z meldunków od Admiralicji Jellicoe wiedział, że poza składem Hochseeflotte pozostał *Lützow* oraz jeden lekki krążownik (*Rostock*). Odnalezienie ich mogło wydatnie poprawić humory na pokładach brytyjskich okrętów. O 04.13 Jellicoe rozkazał rozejście się Grand Fleet dywizjonami i ustawienie ich równolegle do siebie. Dzięki temu przy widoczności oganiczonej do trzech mil


Krążownik lekki *Fearless* (typ Active) – lider 1. flotylli niszczycieli.

dołączyła wreszcie większa grupa niszczycieli (24 jednostki) prowadzona przez krążownik lekki *Castor*.

Nieco wcześniej odnalazł się też krążownik *Dublin*, który rozłączył się ze swoją macierzystą 2. eskadrą podczas nocnego starcia z Niemcami. Cztery kolejne niszczyciele: *Lydiard*, *Narborough*, *Nerrisa* i *Maenad*, spotkały się z zespołem Beatty'ego.

Ani Grand Fleet, ani krążowniki liniowe Beatty'ego nie miały już nic do roboty. Tylko napotykane co chwila szczątki świadczyły o odbytej na tych wodach największej w historii klasycznej bitwie morskiej. Grand Fleet wracała do Scapa



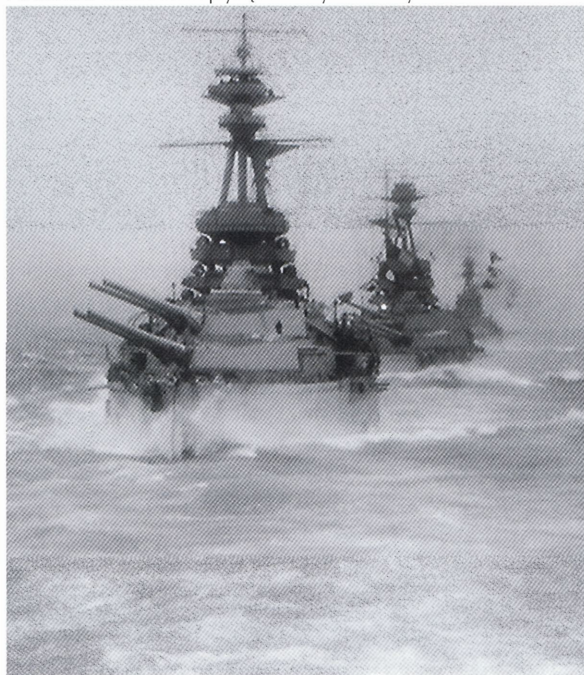
Krążownik liniowy *Tiger* w latach 1916-17.

Flow tą samą trasą, jaką nadeszła dnia poprzedniego. Oprócz jednostek utraconych i uszkodzonych w jej składzie brakowało nadal trzech okrętów liniowych wiceadm. Burneya, które płynęły około 40 mil przed jej czołem. *Revenge*, *Agincourt* i *Hercules* dołączyły do reszty floty dopiero o 19.25. Grand Fleet zaczęła wchodzić do Scapa Flow dnia następnego około 11.00. Jednak jako pierwszy znalazł się tam o 10.00 6. dywizjon pancerników, wysłany przodem przez adm. Jellicoe. Kilka niszczycieli z eskorty zostało odesłanych już wcześniej – z powodu kończącego się paliwa.

Zespół Beatty'ego pozostał w rejonie bitwy jeszcze kilka godzin, przeczesując akwen, na którym dzień wcześniej starł się z 1. grupą rozpoznawczą Hippera. O 16.15 Beatty rozkazał obrać kurs na Rosyth. W jego eskorcie było początkowo 13 niszczycieli, z których do 19.30 kolejno wszystkie albo odeszły do bazy, albo zredukowały prędkość z powodu braku paliwa. Krążownik lekki *Canterbury* został o 20.30 odesłany do Harwich, a flagowy okręt kontradm. Goodenougha – *Southampton* – po północy został zmuszony do zmniejszenia prędkości dla dokonania uszczelnień przestrzelin w pobliżu linii wodnej. Dla asysty został z nim krążownik lekki *Birmingham*. Pozostałe jednostki wiceadm. Beatty'ego weszły do Rosyth o 08.30 w eskorcie sześciu wysłanych im na spotkanie niszczycieli.

Całkowicie nie powiodły się próby zaatakowania brytyjskiej floty przez U-booty. Oprócz wymienionych w rozdziale drugim okrętów podwodnych czatujących u wybrzeży Wielkiej Brytanii Scheer trzymał w pogotowiu sześć kolejnych jednostek gotowych do wyjścia w morze. Były to *U 19*, *U 22*, *U 46* i *U 64* czekające na sygnał u ujścia rzeki Ems oraz *U 53* przebywający niedaleko Helgolandu i *U 67* znajdujący się niedaleko holenderskiej wyspy Terschelling. Głównodowodzącym tych okrętów był kapitan Bauer na krążowniku lekkim Hamburg, należącym do 4. grupy rozpoznawczej. Dwa ostatnie U-booty były adresatami rozkazu wysłanego przez Bauera 31 maja o godzinie 21.45 – polecono im udanie się na północ od swoich pozycji i zameldowanie się o 06.00 dnia następnego. Do żadnego z nich jednak rozkaz nie dotarł. Kolejne trzy jednostki – *U 19*, *U 22* i *U 64* – zostały postawione w stan gotowości przez dowódcę zespołu, kmdr. ppor. Grayera, jeszcze późnym popołudniem 31 maja, kiedy to do floty dotarły pierwsze meldunki o toczącej się bitwie. Kiedy więc przed 10.00 nadszedł rozkaz od Bauera, cała trójka, a pewien czas po nich także *U 46*, kolejno wyszła w morze, kierując się na północ od wyspy Terschelling, gdzie okręty miały rozstawić się w linię, próbując zaatakować brytyjskie jednostki wracające do baz na południe od ujścia rzeki Humber. Mogło to dotyczyć tylko sił lekkich lub dużych uszkodzonych jednostek, nie mogących ryzykować długiej drogi do Rosyth. Idące na północ krążowniki liniowe i Grand Fleet były bowiem poza zasięgiem U-bootów. Jedynym brytyjskim okrętem liniowym, który w istocie szedł tą drogą był uszkodzony *Marlborough*, którego jak wspomniano *U 46* nieskutecznie zaatakował jedną torpedą około 65 mil na północ od Terschelling. Tuż po wystrzeleniu torpedy brytyjski pancernik zmienił kurs, co przez dowódcę U-boota zostało odczytane jako jej wykrycie (niesłusznie). Stąd też mimo posiadania w wyrzutniach gotowych do strzału trzech kolejnych torped U-boot zrezygnował z ataku. Nie podjął też próby śledzenia pancernika, mimo iż w okularze peryskopu wyraźnie widoczny był przechył uszkodzonego okrętu i to, że idzie on ze zredukowaną prędkością. Decyzja ta była tym bardziej dziwna, że brytyjski pancernik był eskortowany tylko przez jeden okręt – krążownik *Fearless*. Dowódca okrętu podwodnego tłumaczył się pogarszającym się stanem morza. Tymczasem o 09.43 Scheer polecił nadać do *U 46* rozkaz... odnalezienia i pościgu za brytyjskim pancernikiem, który, jak wynikało z przechwyconego meldunku z *Marlborough*, miał znajdować się w okolicy tego właśnie U-boota. Na niemieckie nieszczęście rozkaz ten dotarł na *U 46* dopiero po godzinie 13.00. Kolejne polecenie nakazywało podejście pod brzegi brytyjskie na wysokość Flamborough Head, co *U 46* uczynił następnego dnia, nie napotykając jednak żadnych jednostek przeciwnika.

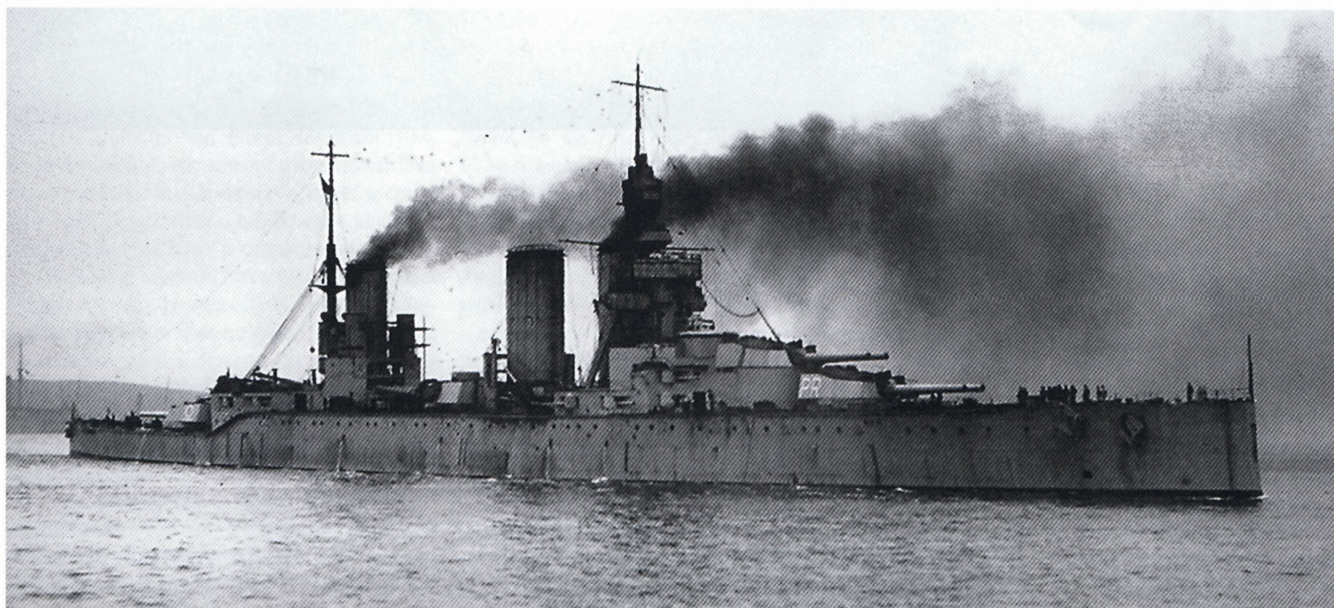
Pancerniki Grand Fleet płynące w szyku torowym.



Pozostała trójka U-bootów tuż przed godziną 06.00 otrzymała od Scheera polecenie udania się na pozycję, na której spodziewano się zastać uszkodzony krążownik *Elbing*, około 50 mil na północny zachód od Horns Reef. Dotarły one na miejsce około 10.00 – mniej więcej godzinę wcześniej przepływała tędy Grand Fleet. Wkrótce okręty podwodne otrzymały nowe zadania – *U 64* udał się w kierunku ławicy Great Fisher, *U 22* miał podejść w rejon Firth of Forth, a *U 19* w okolice Peterhead. Cała trójka miała czatować na wracające z bitwy jednostki brytyjskie. I cała trójka zrezygnowała z kontynuowania rejsu nad ranem 2 czerwca ze względu na zły stan morza.

Jak wspomniano, przed wypadem na Skagerrak Niemcy zastawili pułapkę na brytyjskie okręty, rozlokowując u wybrzeży Wielkiej Brytanii pewną liczbę U-bootów. Wszystkie one miały pozostać na swych stanowiskach do wieczora 1 czerwca, po czym mogły wrócić do bazy. Wiadomość o opóźnieniu całej operacji nie dotarła jednak do żadnego z nich i zgodnie z planem zeszły one ze patrolu niewiele przed spodziewanym powrotem do baz okrętów liniowych Grand Fleet i krążowników liniowych Beatty'ego. Aby temu zapobiec, 1 czerwca począwszy od 07.20 wszystkie niemieckie radionadajniki powtarzały skierowany do U-bootów komunikat nakazujący pozostanie im na miejscu jeszcze przez jedną dobę. Niestety warunkiem odebrania informacji było wynurzenie się, stąd też na część niemieckich okrętów podwodnych nigdy ona nie dotarła. Z ośmiu okrętów początkowo wysłanych w pobliże wejścia do Firth of Forth wiodącego do Rosyth jeden – *U 47* – został przeniesiony w pobliże Sunderlandu. Z pozostałej

siódemki dwie jednostki – *U 24* i *U 32* – otrzymały polecenie przejścia w pobliże ujścia rzeki Tyne. Było to posunięcie o tyle dla Niemców niefortunne, że przez opuszczony przez *U 32* sektor rankiem 2 czerwca przeszły krążowniki liniowe Beatty'ego oraz pancernik *Valiant* w eskorcie niszczycieli *Moon* i *Mounsey*, które odłączyły się od Grand Fleet. Z pozostałej piątki dwie jednostki – *U 63* i *U 51* – rano 1 czerwca napotkały na swej drodze *Warspite'a* idącego z prędkością 16 w. i sterowanego jedynie za pomocą obrotów śrub. Uszkodzony okręt liniowy szedł do Rosyth, skąd około 9.00 wysłano na jego spotkanie pięć niszczycieli. O 09.35 po obu burtach pancernika przeszły torpedy, wystrzelone przez *U 51* z odległości zaledwie 500 m (wg niemieckiej relacji *U 51* wystrzelił tylko jedną, druga utknęła w wyrzutni). *Warspite* natychmiast przyspieszył do 19 w., ale nie dostrzeżono żadnego śladu napastnika. Dwie godziny później, o Było za późno na powrót do sektora, więc U-boot skierował się na kilka godzin w kierunku prawdopodobnej trasy przejścia jednostek brytyjskich i przed północą powrócił na kurs wiodący na wody ojczyste. *U 52* nie otrzymał, co prawda, polecenia pozostania w sektorze, lecz z wyłapywanych w eterze meldunków zorientował się, że dnia poprzedniego miała na Morzu Północnym miejsce jakaś bitwa. Jego dowódca skierował okręt do sąsiedniego sektora, nawiązując kontakt wzrokowy z *U 24* i próbując dowiedzieć się czegoś więcej. *U 24* dokładniejszych informacji jednak nie posiadał (rozkaz przejścia pod Tyne nadszedł później), więc *U 52* wrócił do swego sektora, gdzie dwukrotnie był zmuszany do zanurzenia się z powodu pojawienia się brytyjskich niszczycieli. Do jednego z nich – *Nicatora* wracającego z bitwy w towarzystwie niszczyciela *Petard* – wystrzelił o 15.30 jedną niecelną torpedę. wszystkie włazy i drzwi wodoszczelne, licząc na to, że na okręt będzie można powrócić w przypadku poprawy pogody. Transportowiec wodnosamolotów nie miał bowiem środków do zatopienia opuszczonego krążownika, który pozostawiono swemu losowi o 09.00. W trakcie podejścia do tonącego okrętu przydała się cywilna przeszłość *Engadine*. Dawny statek pasażerski chodzący przez kanał La Manche miał bowiem na burtach solidne drewniane odbijacze. Mimo to lufa jednego z dział krążownika, które znajdowały się w zalanych wodą kazamatach przedziurawiła niegroźnie jego burtę. Podczas przenoszenia rannych, jeden z nich zsunął się do wody. Mimo zakazu ratowania nieszczęśnika, znajdującego się między burtami obu jednostek, na pomoc ruszył mu porucznik Frederick Rutland, pilot samolotu, który dnia poprzedniego próbował dokonać pierwszego w historii rozpoznania lotniczego. Obwiązany liną dotarł



Krążownik liniowy *Princess Royal* w 1917 r.

11.42, kiedy na horyzoncie widoczne były pierwsze dwie jednostki z obiecanej eskorty, przed dziobem pancernika ukazał się peryskop. Należał on do *U 63*, który miał awarię jednego z silników i rozpoczął właśnie odwrót do bazy. Wynurzył się przedtem na głębokość peryskopową, obserwując jeden z nadchodzących niszczycieli biorąc go za krążownik. Szykując się do ataku, niespodziewanie dostał się prosto pod dziób *Warspite'a*, który natychmiast przystąpił do próby staranowania U-boota, a także oddał jeden strzał z niewielkiego działka na mostku. Niestety kłopoty ze sterowaniem spowodowały, że dziób pancernika rozminął się nieco z kadłubem okrętu podwodnego, który zresztą natychmiast wykonał zanurzenie alarmowe, uderzając z dużą siłą w dno morskie. Gwałtowne szasowanie balastów wyprowadziło *U 63* na powrót tuż pod powierzchnię, gdzie do pieniącej się wody oddano z *Warspite'a* kilka salw z dział 152 mm. Dalszą pogonią za U-bootem zajęły się niszczyciele, ten jednak zanurzył się ponownie i po przetrwaniu kilku ataków bombami głębinowymi kontynuował powrót do bazy. *Warspite* natomiast wszedł do Rosyth około 15.00.

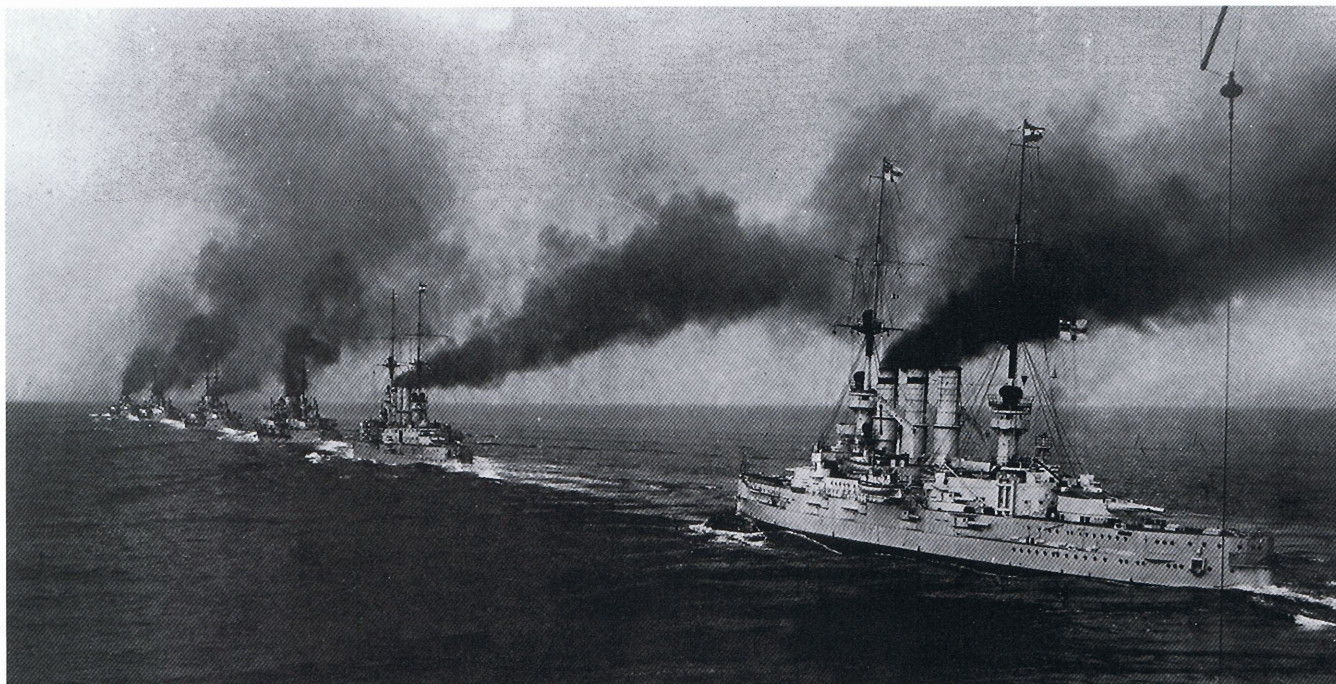
U 70 otrzymał polecenie Bauera dopiero o 06.20 2 czerwca, będąc już w drodze do domu.

Dwójka U-bootów patrolujących wody między Scapa Flow a wybrzeżem Szkocji (*U 43* i *U 44*) znajdowała się za daleko na południe od trasy powrotnej Grand Fleet. *U 66* patrolujący podejście do Peterhead nie otrzymał rozkazu Bauera, a towarzyszący mu *U 47* (który został przeniesiony ze stanowiska pod Sunderlandem) bezowocnie prowadził patrol do poranka 2 czerwca. *UB 21* i *UB 22* także nie były świadome konieczności kontynuowania patrolu i odeszły spod ujścia rzeki Humber rankiem 1 czerwca, na długo przed pojawieniem się tam pancernika *Marlborough*.

Dzień 1 czerwca przyniósł Royal Navy ostatnią bitewną stratę. Stał się nią holowany przez Engadine od 21.30 dnia poprzedniego krążownik pancerny *Warrior*. Obie jednostki kierowały się ku Cromarty i zdołały przez noc pokonać około 100 mil. Niestety pogarszający się stan morza doprowadził do coraz większych przecieków na krążowniku, tak że nad ranem jego pokład rufowy był już regularnie zalewany przez fale. Poziom wody sięgał kilkudziesięciu centymetrów ponad pokład pancerny i było jasne, że okręt w ciągu kilku najbliższych godzin zatonie. O 07.15 *Engadine* rozpoczął przejmowanie około 675 osób załogi *Warriora*, która na wszelki wypadek pozamykała

do marynarza i zdążył opasać go drugą, za pomocą której wydostano go ze śmiertelnej pułapki. Za czyn ten Rutland otrzymał Medal Alberta I klasy, bardzo rzadko przyznawany za ratowanie życia na morzu. Jego lot natomiast przyniósł mu awans i DSO (Distinguisher Service Order).

Uwolniony od kłopotliwego towarzysza *Engadine* skierował się do Rosyth, gdzie dotarł dnia następnego o 01.35. Z powodu kłopotów z radiostacją meldunek o pozostawieniu *Warriora* swemu losowi mógł zostać przekazany adm. Jellicoe dopiero o 14.05 1 czerwca. Jellicoe o 16.05 odesłał 2. eskadrę krążowników na poszukiwania, obawiając się, że okręt mógłby dostać się w ręce niemieckie, pomijając już nadzieje na jego uratowanie. Dnia kolejnego do przeczesywania akwenu, na którym spodziewano się zastać zgubę dołączyła się 3. eskadra krążowników lekkich wraz z czterema niszczycielami. Wszystkie te starania były bezowocne, mimo to rejon ten patrolowany był jeszcze aż do 23 czerwca.



Powrót do bazy.

PO BITWIE

Bitwa jutlandzka nie zakończyła się ani w chwili rozejścia się obu walczących zespołów, ani też w momencie, kiedy dotarły one do swych baz. Wręcz przeciwnie – rozgorzała na nowo. Stoczono ją w oficjalnych komunikatach i informacjach prasowych, a do jej wygrania zaprzęgnięto aparat propagandowy, dziennikarzy, oficerów marynarki, a w końcu i historyków. Bitwa widziana z punktu widzenia antagonizmu brytyjsko-niemieckiego nie trwała jednak w umysłach wiele dłużej niż sama wojna, chociaż pytanie o to, kto wygrał stawiane jest po stronie brytyjskiej do dziś – i do dziś zdarzają się mało obiektywne próby odpowiedzenia nań. Najciekawsze jest jednak to, że najzacieklejsza „bitwa po bitwie" wcale nie rozgorzała między Brytyjczykami a Niemcami, lecz pomiędzy admirałami Beattym i Jellicoe w kilka lat po wojnie. Sprawa ta toczyła się przez wiele lat i nie znalazła końca nawet wtedy, kiedy jej główni bohaterowie dawno już nie żyli. „Spór o Jutlandię" (Jutland Controversy) rozpalał wielu brytyjskich oficerów przez cały okres międzywojenny, a strony konfliktu uciekały się do wielu, często niegodnych sposobów, by wybielić siebie, a przeciwnika przedstawić w niekorzystnym świetle.

Spór ten miał też swoje ofiary.

W pierwszych godzinach po bitwie po obu stronach nikomu w głowie nie postało prowadzić jakiekolwiek rozgrywki osobiste. Bitwa, na którą czekano dwa lata wojny i o której stoczeniu obie strony marzyły, budując wielkie floty liniowe musiała być w jak największym stopniu wykorzystana na dwu płaszczyznach – propagandowej i użytkowej. Jeśli chodzi o tę pierwszą sferę, to w dużo lepszej sytuacji była strona niemiecka. To, że niemiecka flota zadała silniejszej flocie brytyjskiej dużo większe straty było w pierwszym pobitewnym momencie akurat najmniej ważne. Przede wszystkim niemiecka machina propagandowa była dużo sprawniejsza od brytyjskiej – miała też dużo mniej skrupułów w „naciąganiu" faktów. Wieści o wygranej bitwie podano już 1 czerwca. Pierwszy oficjalny niemiecki komunikat, wydany około południa 2 czerwca, a więc kiedy Grand Fleet była jeszcze w morzu, głosił wspaniałe zwycięstwo Hochseeflotte, która zatopiła jeden brytyjski okręt liniowy typu Queen Elizabeth (później podano, że był nim *Warspite*), dwa krążowniki liniowe, dwa pancerne, jeden krążownik lekki, okręt podwodny i dużą liczbę niszczycieli. Straty własne komunikat określał jako pancernik *Pommern* i krążownik lekki *Wiesbaden*, dodając, że jeden krążownik (*Frauenlob*) i kilka niszczycieli nie powróciło jeszcze do bazy. Nie było w nim ani słowa o stracie *Lützowa* i kolejnych dwóch krążowników, nie wspominając już o stanie, w jakim wróciły do bazy niektóre niemieckie okręty liniowe ani o okolicznościach bitwy, w której strona niemiecka była prawie nieustannie w odwrocie. Cały kraj ogarnęła fiesta; gazety prześcigały się w wymyślnych tytułach, głosząc wiktorię pod Skagerrakiem. 5 czerwca w Wilhelmshaven zjawił się cesarz i wygłaszając przemówienie do marynarzy, ogłosił pryśnięcie czaru trafalgarskiego i otwarcie nowej karty historii, w której nie będzie już brytyjskiego panowania na morzach. Obu niemieckich dowódców uhonorowano Ordre pour le Merite – najwyższym niemieckim odznaczeniem wojskowym, a Scheera awansem do pełnego admirała. Hipper otrzymał tytuł szlachecki, którego jednak ostatecznie nie przyjął. Na oficerów i marynarzy posypały się Żelazne Krzyże i inne odznaczenia.

Urzędowy entuzjazm, który ogarnął Niemcy był w pełni uzasadniony, nawet jeśli weźmie się pod uwagę prawdziwe straty obu stron. Słabsza liczebnie flota niemiecka zdołała bowiem zatopić dużo więcej brytyjskich okrętów, niż sama straciła i samo w sobie było to jej prawdziwym sukcesem. Trudno o lepszy grunt dla wojennej propagandy. Bitwa przyczyniła się też walnie do pozbycia się przez flotę niemiecką brytyjskiego kompleksu. Choć trudno nam w to dzisiaj uwierzyć, od dziesięcioleci uznawano powszechnie w Niemczech, że wszelkie produkty i urządzenia krajowego pomysłu i wykonania są tylko marną imitacją brytyjskich... To poczucie dotyczyło także budownictwa okrętowego, w którym Brytyjczycy a priori uznawani byli za lepszych. Wyniki bitwy pod Skagerrakiem przeczyły temu i dla wielu wyższych oficerów niemieckich (m.in. dla Tirpitza) samo to było wielkim powodem chwały. Jednakże wewnętrzny i nie ujawniany publicznie ogląd bitwy był w Kaiserliche Marine daleki od triumfalizmu. Kilka tysięcy uczestników bitwy widziało, że od momentu pojawienia się Grand Fleet los Hochseeflotte kilkukrotnie wisiał na

włosku i że była ona w ciągłym odwrocie. Wbrew buńczucznym wypowiedziom flota niemiecka nie była, tak jak Grand Fleet, gotowa do ponownego wyjścia w morze w cztery godziny po zawinięciu do bazy. Do akcji nie nadawały się żaden z krążowników liniowych i połowa pancerników. Nie uniknął konfidencjonalnej krytyki Scheer. Włączenie do Hochseeflotte z czysto sentymentalnych przesłanek 2. eskadry kontradm. Mauve było pierwszym poważnym błędem, jaki mu wytykano. Drugim było pozwolenie Beatty'emu na podprowadzenie się pod lufy Grand Fleet – kiedy wszystkie znaki na ziemi i niebie wskazywały na to, że brytyjskie krążowniki liniowe „uciekają" w najmniej logicznym kierunku. Najwięcej wątpliwości budziło jednak manewrowanie flotą w czasie bitwy, kiedy to trzykrotnie Hochseeflotte wychodziła czołowo na całą Grand Fleet, ustawioną do niej pełnymi burtami. Oficerowie sztabu Scheera oficjalnie milczeli, lecz w prywatnych rozmowach przyznawali, że ich dowódca kilkukrotnie nie wiedział, co się wokół dzieje; stąd też tak dużo w manewrowaniu floty niemieckiej dziwnych i niewytłumaczalnych zwrotów. Szef sztabu Scheera, kontradm. von Trotha, stwierdził tylko, że gdyby jakikolwiek admirał manewrował flotą na ćwiczeniach tak, jak czynił to Scheer w czasie bitwy pod Skagerrakiem, miałby duże kłopoty z uzyskaniem dowództwa jakiegokolwiek zespołu.

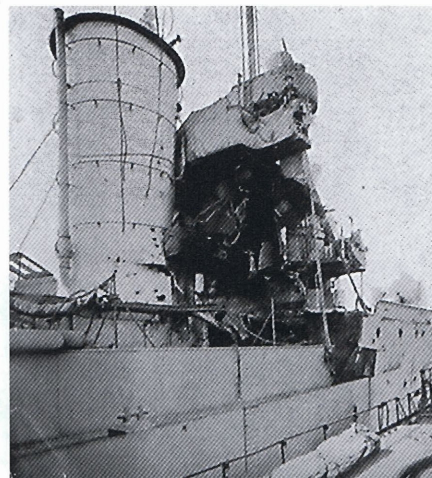
W jednym aspekcie bitwa pod Skagerrakiem okazała się dla Hochseeflotte porażką. Chociaż statystycznie Niemcy zadali Brytyjczykom poważniejsze straty w okrętach i ludziach, dominacja i panowanie Grand Fleet na Morzu Północnym nie zostało ani na moment zagrożone. Zatopienie trzech brytyjskich krążowników liniowych nie zachwiało w żaden sposób układu sił – i nie naruszyłoby go nawet zatopienie trzech kolejnych. Powoli padała teoria floty ryzyka, jaka legła u podstaw budowania przez Niemcy tak wielkim kosztem ogromnej floty. Posiadanie przez Niemcy floty liniowej nie odstraszyło Wielkiej Brytanii ani od konfliktu zbrojnego, ani od szukania okazji do walnej bitwy. Brytyjska blokada morska portów niemieckich pozostawała niewzruszona. Jak pisała po bitwie jedna z brytyjskich gazet:

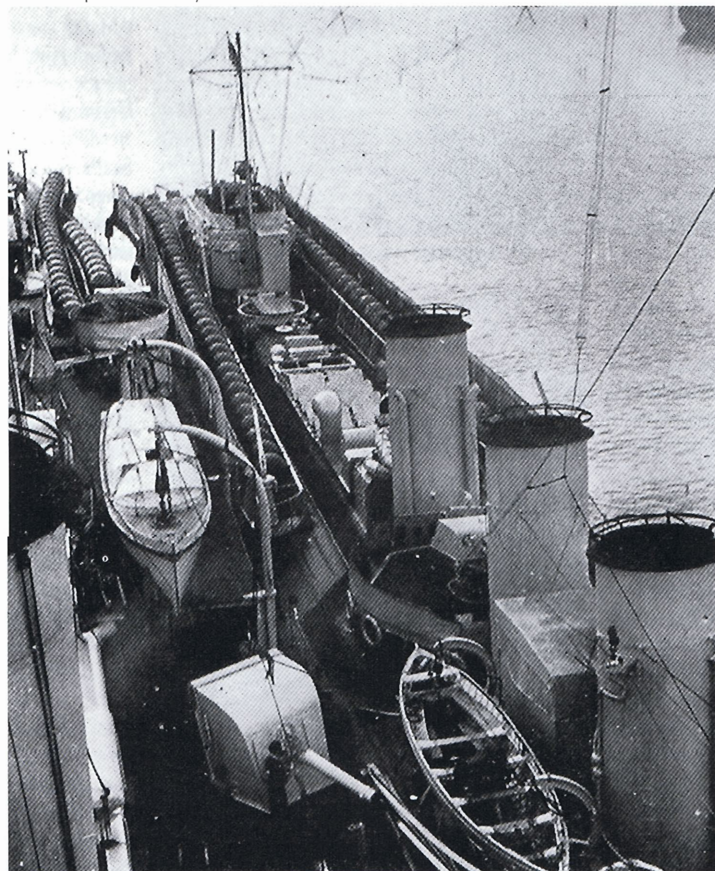
„Czy krzyczący i wymachujący flagami Niemcy dostaną chociaż trochę więcej miedzi, kauczuku i bawełny, których tak boleśnie potrzebuje ich rząd? Nawet funta. Czy mięso i masło będzie w Berlinie tańsze? Nawet o feniga. Jest jeden i tylko jeden test na zwycięstwo [w bitwie – przyp. aut.]*: kto utrzymał pole bitwy po jej zakończeniu?"*

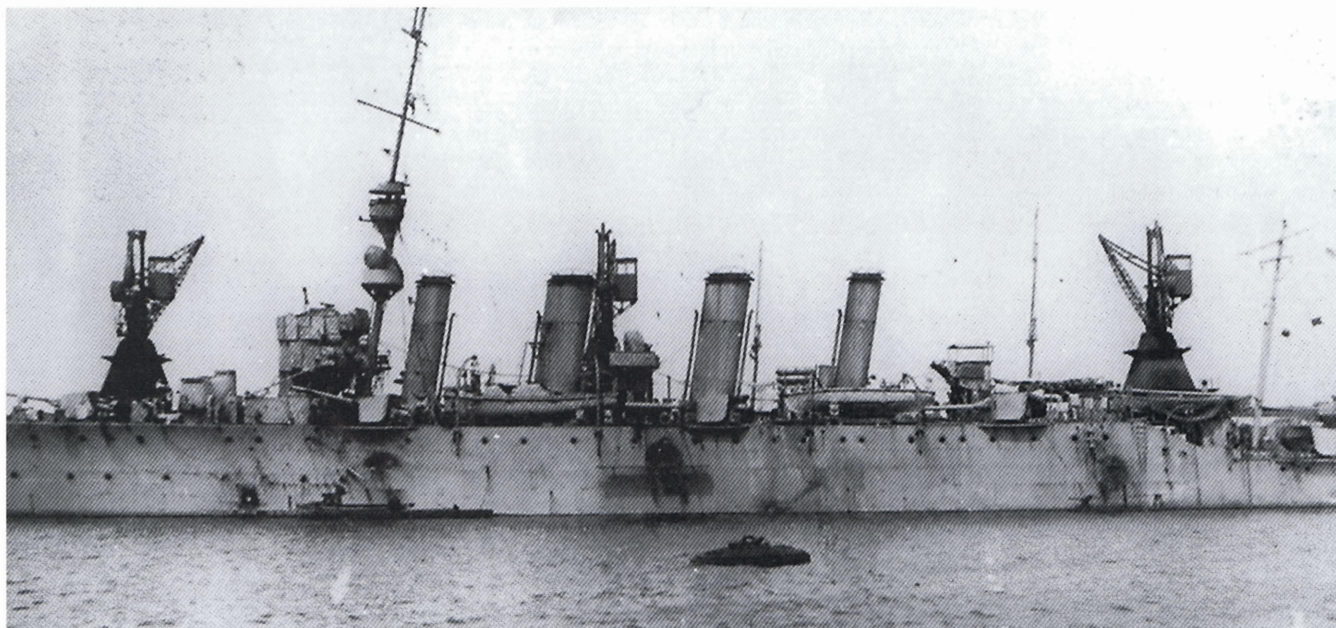
W niemieckim dowództwie zaczynała mieć coraz więcej zwolenników, zawieszona przed bitwą pod Skagerrakiem z powodu amerykańskich nacisków, nieograniczona wojna podwodna. To okręty podwodne stawały się prawdziwą nadzieją Niemiec – nie tylko na złamanie blokady, ale także wprowadzenie podobnej w stosunku do portów brytyjskich. Hochseeflotte stawała się coraz bardziej kosztowną zabawką, której używanie nie przynosiło Cesarstwu żadnej ulgi w wojennym wysiłku. Widok olbrzymich pancerników i ich luf dobrze działał ku pokrzepieniu serc, lecz coraz bardziej zdawano sobie w Niemczech sprawę z tego, że gdyby ich nie było, sytuacja strategiczna nie zmieniłaby się ani na jotę... Co gorsza, opinię tę podzielał tak że dowódca Hochseeflotte, który w jednym z lipcowych raportów tak pisał do Wilhelma II:

„... z wyjątkiem Derfflingera *i* Seydlitza *Hochseeflotte będzie gotowa do dalszych uderzeń w połowie sierpnia. Gdyby operacje te przybrały korzystny dla nas przebieg, powinniśmy zadać wrogowi poważne straty. Niemniej jednak nie ma wątpliwości, że najbardziej nawet zwycięska operacja floty w tej wojnie nie zmusi Anglii do zawarcia pokoju. Niekorzystne strony naszego militarno-geograficznego położenia względem Wysp Brytyjskich i ekonomiczna przewaga przeciwnika nie mogą być zrekompensowane przez naszą flotę tak, abyśmy mogli złamać blokadę lub Wyspy Brytyjskie. Nie ma o tym mowy nawet w sytuacji, gdy U-booty zostaną w pełni udostępnione do działań morskich* [U-booty po zawieszeniu nieograniczonej wojny podwodnej stały w bazach lub skierowano je do współdziałania z Hochseeflotte – przyp. aut.]. *Zwycięski koniec wojny może zostać osiągnięty tylko przez ekonomiczne pokonanie Brytyjczyków – to jest przez użycie U-bootow przeciw brytyjskiej żegludze handlowej."*

Chociaż Hochseeflotte wyszła w morze jeszcze dwa razy tego roku, raz omalże nie doprowadzając do ponownego spotkania z Grand Fleet (19 sierpnia), był to faktycznie koniec jej aktywnego udziału w wojnie. Po przywróceniu ograniczonej wojny podwodnej w październiku 1916 roku, miesięczna liczba zatopionych alianckich statków drastycznie wzrosła. Wraz z wprowadzaniem do służby większej ilości okrętów podwodnych szanse na sparaliżowanie brytyjskiej żeglugi i złamanie Brytyjczyków bardzo się zwiększyły. Decyzja o ponownym przystąpieniu do nieograniczonej wojny podwodnej została ogłoszona 1 lutego 1917 roku. Do entuzjastów broni podwodnej zaczęli zaliczać się nie tylko Scheer i Hipper, ale także Tirpitz, który do roku 1914 usuwał ze swej drogi każdego, kto chciałby przyczynić się do jakiegokolwiek rozwoju okrętów podwodnych. Niemiecka flota liniowa poszła w odstawkę, a z jej stanu osobowego zaczęło ubywać oficerów i marynarzy oddelegowywanych na kolejne wprowadzane do służby U-booty. Na ich miejsce przybywali rezerwiści i młodzi kadeci; zwiększyły się też trudności aprowizacyjne, które najbardziej dotknęły zwykłych marynarzy. Bezczynność i nuda uczyniły z marynarzy stojących w Wilhelmshaven pancerników podatny grunt wobec lewicowej agitacji, która wyszła ze stoczniowych środowisk. Ci, którzy jeszcze w maju 1916 roku byli dumą i pięścią cesarstwa w rok później organizowali się w tajne komitety marynarsko-robotnicze, mające wyraźnie antywojenny program. Organizacji takiej dorobił się nawet flagowy pancernik adm. Scheera *Friedrich der Grosse*. Kiedy latem 1917 roku na części okrętów liniowych doszło do buntu załóg, nikt w Niemczech nie myślał już o flocie jako elemencie międzynarodowej gry czy też nacisku na Royal Navy. Dla ogarniętych wojną Niemiec Hochseeflotte stawała się ciężarem. Jesienią tego samego roku dwa dywizjony pancerników oddelegowano na Bałtyk dla przeprowadzenia operacji lądowomorskiej w Zatoce Ryskiej. Jednym z jej cichych celów było „danie zatrud-


Efekt trafienia pocisku 305 mm z *Inflexible'a* na pomoście krążownika lekkiego *Pillau*.

Widok na pokład minowy niszczyciela – stawiacza min *Abdiel*, który rankiem 1 czerwca postawił miny na drodze Hochseeflotte.




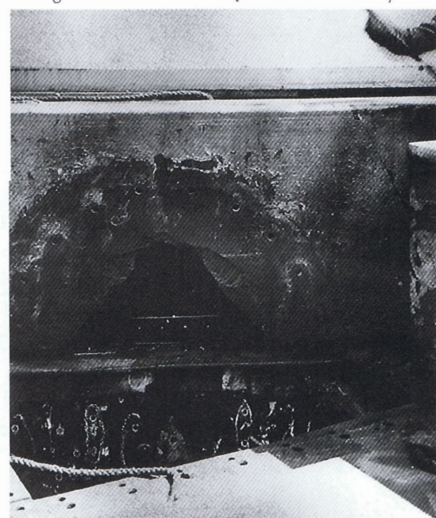
Uszkodzenia krążownika lekkiego *Chester.*

nienia" flocie i powstrzymanie procesu demoralizacji jej załóg. Procesu tego nie dało się jednak już odwrócić. Mimo wielu spektakularnych akcji, mimo zadania Royal Navy poważnych strat podczas bitwy pod Skagerrakiem, po dwóch latach wojny niemieckie okręty liniowe okazały się zbytecznym wydatkiem. 25 lat później Niemcy, tym razem już hitlerowskie, dojdą do identycznego wniosku w trzecim roku trwania II wojny światowej.

O ile triumfalizm niemiecki w pierwszych godzinach po bitwie był nawet uzasadniony, to w dużo gorszej sytuacji znalazła się strona brytyjska; także z powodu wyprzedzenia czasowego, jakie faworyzowało stronę niemiecką. Kiedy 2 czerwca okręty liniowe Beatty'ego i Jellicoe wchodziły do Rosyth i Scapa Flow, brytyjskie gazety znały już pierwsze pobitewne reakcje w Niemczech, które dotarły na Wyspy przez Szwajcarię. Na brytyjskich oficerów i marynarzy, i tak przygnębionych dużymi stratami i niewykorzystaną szansą, czekały tytuły gazet mówiące o przegranej bitwie... Życie publiczne w Niemczech i w Wielkiej Brytanii różniło się znacznie tym, że w tej ostatniej atrybuty demokracji były ograniczone czasem wojny w dużo mniejszym stopniu. Przejawiało się to m.in. w tym, że oprócz spraw zastrzeżonych dla cenzury wszystkie pozostałe zdarzenia związane z wydarzeniami wojennymi poddane były normalnym regułom panującej na Wyspach wolności słowa. O ile więc niemieckie gazety były wprzęgnięte w machinę propagandową, starając się odmalowywać wszystkie fakty w jasnych dla siebie kolorach, to prasa brytyjska stawiała sobie za cel przedstawienie prawdziwego przebiegu wydarzeń i nie szczędziła krytyki tym, których uznawała za winnych niepowodzeń. Z tej perspektywy początek czerwca 1916 roku to sądne dni Royal Navy, a w szczególności jej dwu dowódców, którzy zmuszeni byli czytać w gazetach o niekorzystnym dla siebie wyniku bitwy, zanim jeszcze zdążyli sami zdać z niej relację. 3 czerwca Admiralicja podała liczbę straconych jednostek, nie ukrywając niczego (choć zdarzało się to w przeszłości, jak w przypadku zatopienia pancernika *Audacious* w 1914 roku). Po stronie strat niemieckich wymieniono jednak zatopienie krążownika liniowego, chociaż nie było to jeszcze potwierdzone, a sami Brytyjczycy nie byli tego pewni.

Niemieckie komunikaty z 1 czerwca o zwycięstwie w bitwie pod Skagerrakiem zostały zatrzymane przez brytyjskiego cenzora morskiego adm. Brownrigga. Sytuacja taka nie mogła jednak trwać długo, bowiem już po południu 2 czerwca wieści te zostały podane przez szwajcarskie radio, poza tym po 2 czerwca załogi okrętów wracających do Scapa Flow, a szczególnie do Rosyth udawały się na przepustki i prawda o bitwie i tak byłaby publicznie znana. W tym czasie admiralicja nie miała jeszcze biura prasowego, nie miał też oficera prasowego adm. Jellicoe. Jego stosunek do dziennikarzy był bardzo niechętny – starał się zawsze odstręczać ich od wszelkich wizyt składanych Grand Fleet. Nie dziwi więc, że sztuka ubierania faktów w słowa i robienia sobie publicity była brytyjskiemu dowódcy całkowicie obca. Obca była też lordom Admiralicji, którzy po południu 2 czerwca wydali suchy w treści komunikat, oparty głównie na równie zwięzłym meldunku Jellicoe nadanym z pokłady *Iron Duke'a* o godzinie 10.30. Komunikat szczerze i otwarcie przyznawał, iż po stronie brytyjskiej poniesiono straty i wskazywał na pogodę jako przyczynę, która uniemożliwiła odniesienie zwycięstwa. Nawet z lakonicznych faktów podanych przez Jellicoe każdy sprawny dziennikarz mógłby sklecić propagandowo lepiej brzmiący komunikat. Nic więc dziwnego, że załogi schodzące z brytyjskich okrętów witane były szczerymi kondolencjami zamiast wiwatów... Jellicoe po przeczytaniu pierwszej prasy natychmiast zażądał od Admiralicji sprostowań, które poprawiłyby ogólne pobitewne wrażenie. Niestety – opinia publiczna zawsze odbiera pierwszy komunikat jako i tak podkolorowany, toteż wszystkie kolejne zostały wzięte za próby „poprawiania" rzeczywistości. Szybko podniosły się głosy o konieczności oddania steru Grand Fleet w młodsze ręce, a za najlepszych kandydatów uznawano Beatty'ego lub też wiceadm. Charlesa Maddena, szefa sztabu Grand Fleet, a prywatnie szwagra Jellicoe.

Znane zdjęcie wieży „Q" krążownika liniowego *Tiger* z dziurą po trafieniu pociskiem kal. 280 mm z któregoś z niemieckich krążowników liniowych.



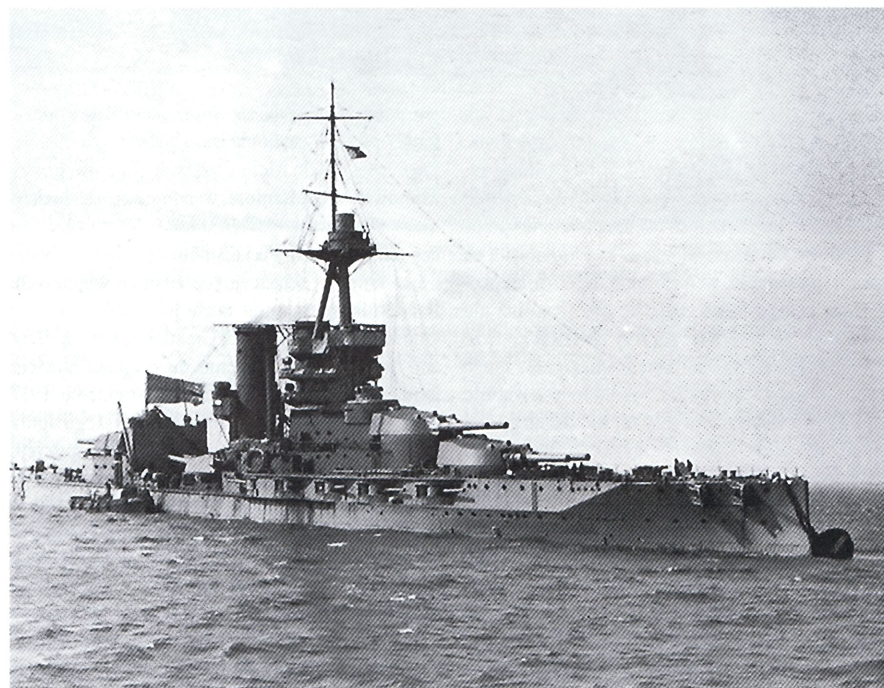
Dla adm. Jellicoe i wiceadm. Beatty'ego nastały fatalne dni, chociaż dręczące ich myśli były zupełnie innej natury. Dowódca Grand Fleet podupadł na zdrowiu, odczuwając skutki wielomiesięcznego napięcia, jakie wiązało się z utrzymywaniem w gotowości bojowej największego zespołu okrętów wojennych na świecie. Było dla niego jasne, że wyczekiwane od początku wojny spotkanie z całą Hochseeflotte nie przyniosło wyników, które by kogokolwiek w Wielkiej Brytanii satysfakcjonowały. Z dnia na dzień napływały coraz to nowe raporty z poszczególnych jednostek, ukazując faktyczny obraz bitwy i potwierdzając lub negując słuszność decyzji powziętych w trakcie bitwy, często pod presją czasu lub bez wystarczającego rozeznania w sytuacji. Jellicoe miał bowiem z mostka *Iron Duke'a* dużo mniejszy wgląd w rozwój wypadków w bitwie niż Czytelnik po przeczytaniu powyższego, bardzo skromnego jej opisu... Do admirała zaczęła dochodzić prawda o fatalnym w skutkach uniku przed niemieckim atakiem torpedowym, który pozwolił Hochseeflotte uratować się z zastawionej przez Royal Navy pułapki. Tej jednej decyzji Jellicoe nigdy nie mógł sobie wybaczyć.

Do przygnębienia admirała dołożyło się kolejne nieszczęście. Rano 5 czerwca do Scapa Flow zawinął niszczyciel *Oak* wiozący z portu Thurso

brytyjskiego ministra wojny lorda Kitchenera, prywatnie dobrego znajomego Johna Jellicoe. Kitchener przyjechał koleją z Londynu i miał wyruszyć ze Scapa Flow w drogę do Archangielska na rozmowy z Rosjanami. Jeszcze 27 maja adm. Jellicoe wyznaczył krążownik *Hampshire* na okręt, który miał zabrać Kitchenera do Rosji, jednakże ten razem z całą flotą uczestniczył w bitwie jutlandzkiej i wrócił do bazy dopiero 2 czerwca. Na Atlantyku panowała sztormowa pogoda i Jellicoe osobiście zalecił dowódcy Hampshire obranie nietypowej drogi po zachodniej, zawietrznej stronie Orkadów, tak aby Kitchenerowi zaoszczędzić mąk choroby morskiej przynajmniej przez pierwsze godziny podróży. Pech chciał, że trasa wiodła przez pole minowe postawione przez *U 75* w niewłaściwym miejscu – na wysokości tzw. Marwick Head zamiast znajdującego się 15 mil na po łudnie St. John's Head on Hoy. Natknąwszy się na jedną z min *Hampshire* szybko zatonął – w ciągu 15 minut życie stracił lord i większość załogi (uratowa ło się jedynie 12 marynarzy). A zaledwie pół godziny wcześniej odesłano eskortujące okręt niszczyciele, które nie mogły sobie poradzić z wysoką falą. Tragedia ta „dobiła" ostatecznie adm. Jellicoe, który czuł się osobiście odpowiedzialny za wybór fatalnej drogi krążownika i w konsekwencji za śmierć przyjaciela. Nie dość tego – zatonięcie na minie okrętu z brytyjskim mężem stanu w tak dziwnych okolicznościach i w miejscu, gdzie nie było sensu tych min stawiać zrodziło wiele podejrzeń co do możliwości zdrady. W korespondencji z Admiralicją Jellicoe coraz częściej napomykał napomykał o ciążącym mu wieku (tylko 55 lat) i wyczerpaniu psychicznym. Odejście Jellicoe w takiej chwili, nawet gdyby wiązało się z awansem, miałoby jednak zbyt wyraźny wydźwięk dymisji spowodowanej rozczarowaniem związanym z bitwą jutlandzką. Byłoby to pośrednio przyznanie się Brytyjczyków do niepowodzenia.

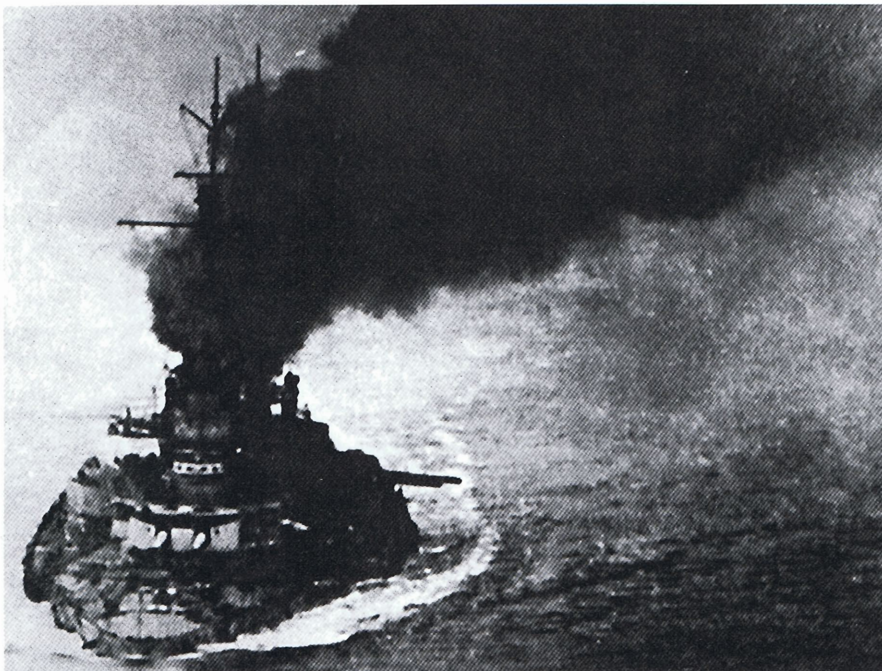
W równie niedobrym nastroju trwał David Beatty. Nastrój ten nie miał jednak nic wspólnego z jakimikolwiek wyrzutami, które czyniłby sobie dowódca floty krążowników liniowych. Wręcz przeciwnie, kipiał złością na Grand Fleet i jej dowódców, którzy wypuścili z ręki zdobycz, którą on, David Beatty, podprowadził im pod lufy kosztem utraty dwóch krążowników liniowych wraz z załogami i ryzykując starcie z całą Hochseeflotte. Oskarżał też Grand Fleet o spacerowe tempo, jakim szła do bitwy, sugerując, że stracono w ten sposób cenny czas dnia. Przy tym Beatty nie widział w ogóle swojej winy w zaniechaniu informowania adm. Jellicoe o rozwoju wypadków ani w słabej komunikacji wewnątrz jego własnego zespołu, nie mówiąc już o miernych rezultatach uzyskanych przez artylerię. Nie pamiętał też, że to część Grand Fleet w postaci pancerników 5. eskadry Evana-Thomasa wybawiła jego krążowniki liniowe z opresji, niszcząc swym niezwykle celnym ogniem krążowniki liniowe Hippera. Uwadze wiceadmirała uszło też to, że jego własne błędy doprowadziły 5. eskadrę na skraj unicestwienia przez Hochseeflotte. Oczywiście żadna z myśli krytycznych wobec innych nie znalazła ujścia w pobitewnych raportach, a korespondencja obu admirałów pełna była wyrazów wzajemnego poparcia. Prywatnie Beatty nie ukrywał swojej oceny bitwy i kunktatorskiej taktyki Jellicoe – wyrażał swe opinie zarówno wobec wyższych oficerów ze swego kręgu towarzyskiego, jak i wobec oficerów młodszych i osób postronnych. Twierdzenia Beatty'ego szybko „dostały skrzydeł" i dotarły do Scapa Flow, antagonizując oba brytyjskie zespoły już na poziomie marynarzy. Ci bowiem w ogóle nie mieli pojęcia o rozwoju wypadków i byli przekonani, że to Grand Fleet uratowała skórę marynarzom z krążowników liniowych w panice uciekającym przed Hochseeflotte.

Trwająca wojna nie pozwalała jednak na stawianie przez podwładnego personalnych zarzutów wobec dowódcy, tym bardziej, że ten drugi był postacią powszechnie lubianą i szanowaną. Temat bitwy stał się nieoficjalnym salonowym tabu w rozmowach oficerów Grand Fleet z oficerami floty krążowników liniowych. Wedle relacji świadków nie rozmawiano o niej nawet w czasie sierpniowej wizyty krążowników liniowych w Scapa Flow, zaaranżowanej specjalnie, aby pozbyć się „złej krwi" w relacjach między załogami obu zespołów (!). Konflikt miał rozgorzeć na dobre dopiero po wojnie, kiedy można było powiedzieć wszystko i każdemu. Zanim do tego jednak doszło, Jellicoe dał mały, lecz znaczący wyraz tego, że dostrzegł na przykładzie bitwy jutlandzkiej wady brytyjskiego scentralizowanego systemu dowodzenia. 11 września 1916 roku wyszło kolejne wydanie „Rozkazów Bojowych Grand Fleet", uzupełnione o doświadczenia z bitwy z 31 maja. Wprowadzało ono sporo innowacji do taktyki bitewnej, m.in. dopuszczało unik przed atakiem torpedowym wykonany ku atakującym niszczycielom zamiast dotychczasowego odejścia w przeciwnym kierunku. Najbardziej jednak znaczącą zmianą było wprowadzenie do księgi sygna łowej sygnału składającego się z liter MP. Jego podniesienie miało odtąd oznaczać, że głównodowodzący z różnych przyczyn nie jest w stanie prawidłowo ocenić całości zdarzeń, jakie miały miejsce w toczącej się bitwie i w związku z tym dalsze postępowanie dowódców poszczególnych zespołów pozostawione jest ich swobodnej ocenie. Jellicoe poszedł jeszcze dalej, stwierdzając, że dowódcy mogą według własnego uznania przejąć inicjatywę w dowodzeniu zespołem, jeśli sami uznają, że głównodowodzący nie może prawidłowo ocenić rozwoju wypadków lub gdy dynamika działań bitewnych wymusza jakieś natychmiastowe rozwiązanie. Było to ciche przyznanie, że kilka poprzednich pokoleń brytyjskich dowódców było niewłaściwie szkolonych w duchu bezgranicznego podporządkowania swych posunięć decyzjom przełożonego. Nie była to jeszcze rewolucja, bowiem pozostała część rozkazów bojowych w dalszym ciągu drobiazgowo opisywała wszystkie możliwe sytuacje i manewry, jakim mogła zostać poddana Grand Fleet na polu bitwy. Podnoszenie sygnału MP i pozostawienie poszczególnych dywizjonów floty pod niezależnym dowodzeniem ich admirałów nie zostało nigdy przećwiczone za rządów Jellicoe, które zakończyły się jeszcze w 1916 roku. Jednakże dopuszczenie możliwości jego stosowania oznaczało, że po zebraniu wszystkich faktów o wydarzeniach z 31 maja Jellicoe musiał dojść do wniosku, że mimo wywieszania na maszcie sygnałowym *Iron Duke'a* jednego polecenia średnio co 67 sekund (jak skrupulatnie policzono w Wielkiej Brytanii) wiedza dowodzącego tak wielkim zespołem o rozwoju akcji w wielu miejscach była bardzo nieprecyzyjna, a często wręcz fałszywa.



Uszkodzony torpedą *Marlborough* stojący przy boi w ujściu rzeki Humber.

W listopadzie 1916 roku adm. John Jellicoe opuścił Scapa Flow, przenosząc się do Londynu na najwyższe stanowisko w brytyjskiej Administracji morskiej. Jego nominacja na pierwszego lorda morskiego nie miała jednak charakteru opóźnionego przeniesienia na ląd na skutek błędów popełnionych podczas bitwy jutlandzkiej. Admiralicja była wówczas pod ogniem krytyki za nieumiejętność stawienia czoła rosnącym stratom w żegludze handlowej i panowała ogólna opinia, że przydałby się na jej czele prawdziwy praktyk, który widział wojnę morską przez dwa lata własnymi oczyma. Brytyjska opinia publiczna niemalże zapomniała już o niefortunnym przebiegu bitwy jutlandzkiej, zagrożenie ze strony Hochseeflotte także zeszło z pierwszych stron gazet, a Sir John był


Na wpół zatopiony *Seydlitz* pod Wilhelmshaven 2 czerwca 1916 r.

nadal jedną z najbardziej lubianych i szanowanych postaci życia publicznego. Nie znaczy to jednak, że Jellicoe opuszczał Grand Fleet bez uczucia zawodu. Jak wynika z jego wspomnień i ówczesnych wypowiedzi do zaufanych osób, odejście do pracy w administracji oznaczało, że bitwa jutlandzka na zawsze pozostanie w nim jako zadra, niewykorzystana szansa, która miała się dla niego już nie powtórzyć. Dodatkowej goryczy dodawał fakt, że jego następcą nie został protegowany przez niego własny szwagier, kontradm. Madden, lecz właśnie adm. David Beatty. Goryczy tej nie osłodziło mu ani to, że żaden z dotychczasowych brytyjskich dowódców nie był tak tłumnie żegnany przez spontanicznie gromadzących się na pokładach marynarzy, ani też przez fakt, że przybywający do Scapa Flow Beatty został przywitany z taką obojętnością, że dopiero specjalny rozkaz wyprowadził na pokład kilku pancerników część załóg, które miały wznosić urzędowe okrzyki pozdrowienia dla jednostki wiozącej nowego dowódcę.

* * *

Koniec konfliktu światowego ożywił ruch na rynku wspomnień związanych z działaniami wojennymi. Skończyła się wojenna cenzura, prasa mogła pisać, o czym chciała i pytać, o co chciała. Do cywila poszło wielu wyższych oficerów, którzy zajmowali się pisaniem wspomnień, dochodzeniem wojennych porachunków z przełożonymi czy też po prostu wyciąganiem na forum publiczne co bardziej sensacyjnych zdarzeń wojennych. Pamiętniki zaczął pisać także John Jellicoe („The Grand Fleet 1914–16. Its Creation, Development and Work"). Miał ku temu dużo czasu, bowiem bardzo wcześnie, bo na Boże Narodzenie 1917 roku, pozbawiono go funkcji pierwszego lorda morskiego, nie dając w zamian żadnej propozycji, która w samoocenie admirała odpowiadałaby jego wiedzy i kompetencjom. Resztę wojny Jellicoe spędził, przygotowując wyżej wspomnianą pracę. Na osłodę odejścia z Admiralicji otrzymał tytuł szlachecki wicehrabiego, łączący się z miejscem, w którym spędził najbardziej intensywne dwa lata swego życia (Viscount of Scapa). Jego publiczna estyma nadal trwała. Gorzej było z Admiralicją, a raczej z kręgami rządowymi, gdzie nie miał zbyt dobrych stosunków, także z powodu wrodzonej nieumiejętności szukania zgniłych kompromisów i taniego poklasku. Największym nietaktem wobec admirała było nie zaproszenie go do udziału w ceremonii poddania się Hochseeflotte Aliantom w listopadzie 1918 roku.

Wieści o tym, że Jellicoe pisze pamiętniki rozeszły się we flocie jeszcze przed końcem wojny. Wielu aktywnych oficerów Royal Navy było przekonanych, że odsunięty na boczny tor admirał da wyraz swemu zgorzknieniu, opisując wielu z nich w złym świetle. Najwięcej obaw budziły komentarze byłego dowódcy Grand Fleet dotyczące bitwy jutlandzkiej – tutaj wielu z uczestniczących w niej admirałów nie miało czystego sumienia, by w spokoju oczekiwać na publikację pamiętników Jellicoe. Choć admirał był człowiekiem zbyt wielkiego pokroju, by odgrywać się na kimkolwiek, jednakże korytarzowe naciski skłoniły pierwszego lorda morskiego wiceadm. Roslyna Wemyssa do powołania komitetu, który zebrałby dostępną wiedzę o wszystkich zdarzeniach, manewrach i rozkazach, jakie miały miejsce podczas bitwy jutlandzkiej w celu opublikowania jej oficjalnego przebiegu. Praca miała być w jak największym stopniu pozbawiona komentarzy i ocen, a jej celem było przygotowanie materiału faktograficznego, który rozwiałby czyjekolwiek (w domyśle: Jellicoe) subiektywne wersje. Bazą dla tego opracowania miały być dzienniki okrętowe i maszynowe, mapy nawigacyjne oraz wszelkie ujawnione rozkazy pochodzące z admiralicji. W żadnym wypadku nie wolno było cytować czyichkolwiek wspomnień czy relacji – praca miała powstać wyłącznie na podstawie oficjalnych dokumentów. Pięcioosobowy komitet, na czele którego stanął kmdr. John E. T. Harper (nie uczestniczący w bitwie), został powołany w styczniu 1919 roku, a więc na miesiąc przed wydaniem książki Jellicoe i na miesiąc przed wielką, trwającą rok podróżą admirała po brytyjskich koloniach, którą odbył na krążowniku liniowym *New Zealand*. Admiralicja przyjęła zasadę, że opinii publicznej nie miały być znane ani nazwiska członków komitetu, ani nawet jego przewodniczącego. W ten sposób chciano uniknąć prób wywierania jakichkolwiek wpływów na osoby pracujące nad raportem, tym bardziej, że byli to aktywni oficerowie marynarki, których przełożonymi częstokroć byli decydenci z bitwy jutlandzkiej. Zamiar ten jednak się nie powiódł – już w marcu Harper został po nazwisku wywołany przez jednego z posłów, który będąc oficerem Royal Navy, pozostawał w bliskich stosunkach z Beattym.

Uszkodzenia *Seydlitza* po bitwie.





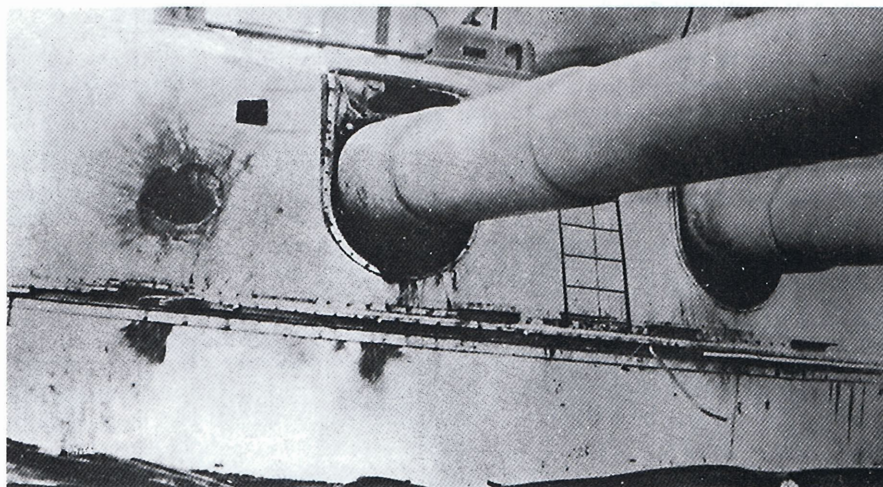
John Harper okazał się niezwykle sumiennym dokumentalistą. Żmudne porównywanie kursów okrętów Grand Fleet i floty krążowników liniowych prowadziło na manowce – często nie zgadzały się ani kursy, ani czas wykonywania zwrotów jednostek pozostających w tej samej formacji. Choć bitwy morskie nie pozostawiają śladów na wodzie, które mogłyby posłużyć do wstecznej analizy wydarzeń, to zostają jednak ślady na dnie w postaci wraków zatopionych okrętów.

Najłatwiejszym do znalezienia był wrak krążownika liniowego *Invincible*, do którego wystających z wody połówek już 2 czerwca dotarł specjalnie wysłany niszczyciel. Z inicjatywy kmdr. Harpera w miejsce to został wysłany trałowiec *Oakley*, który po odnalezieniu wraku potwierdził jego pozycję. Znając miejsce i godzinę zatonięcia *Invincible*, komitet Harpera zweryfikował na tej podstawie położenie zarówno Grand Fleet, jak i jednostek Beatty'ego.

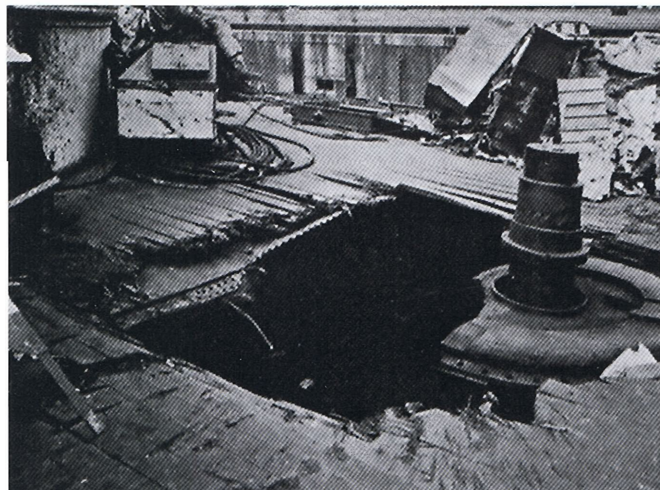
Prace nad odtworzeniem wydarzeń, jakie dotyczyły brytyjskich okrętów uczestniczących w bitwie jutlandzkiej trwały osiem miesięcy – w październiku raport, nazwany później Harper's Record, został przesłany do akceptacji lordom Admiralicji. Lord Wemyss był akurat w podróży do Paryża i zadanie przeczytania i parafowania pracy zostało przekazane zastępcy szefa sztabu – kontradm. Osmodowi de Brockowi. 24 października Harper otrzymał wiadomość, że ma stawić się u de Brocka po podpisany maszynopis. Kiedy wszedł do gabinetu admirała, ten tuż przed postawieniem swego podpisu zmienił zdanie! Tydzień później pierwszym lordem morskim miał zostać David Beatty i de Brock nagle uznał, że dobrze by było, aby nowy szef Admiralicji miał wgląd w pracę przed jej publikacją. Warto tutaj dodać, że podczas bitwy jutlandzkiej de Brock dowodził z pokładu *Princess Royal* pierwszą eskadrą krążowników liniowych.

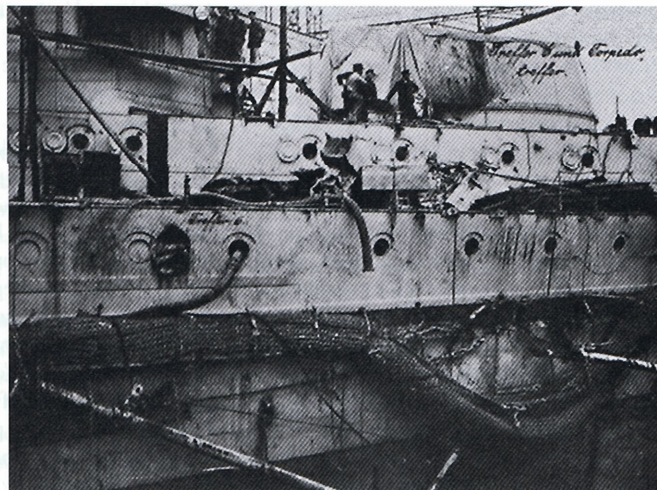
Admirał floty David Beatty (3 kwietnia on i Jellicoe w uznaniu zasług wojennych zostali awansowani do tego najwyższego w Royal Navy stopnia wojskowego; Beatty był najmłodszym brytyjskim admirałem, który go osiągnął) był u szczytu swej sławy i kariery. Co prawda, jako dowódca Grand Fleet nie miał już okazji napotkania na swej drodze niemieckich okrętów liniowych, lecz to on właśnie miał satysfakcję przyjęcia kapitulacji Hochseeflotte. Poza tym gdzie tylko mógł, podkreślał, że w 1916 roku Jellicoe przez swoje asekuranctwo wypuścił z ręki niemiecką flotę, czego on sam na pewno by nie zrobił. Nagrodzony tytułem hrabiego (Jellicoe otrzymał go także, lecz znacznie później), przechwalał się, że tytuł Earl of North Sea zawdzięcza miejscu, gdzie faktycznie stawiał czoła wrogowi, zaś tytuł Jellicoe (Viscount of Scapa) wyraźnie sugeruje, gdzie większość wojny spędził jego poprzednik na stanowisku... Nie miało oczywiście dla niego znaczenia, że analiza aktywności wojennej Grand Fleet wykazywała coś zupełnie przeciwnego.

Raport Harpera, chociaż prawie zupełnie pozbawiony komentarzy, wymową faktów musiał zburzyć samouwielbienie, jakiemu nieustannie oddawał się admirał. Człowiek, którego amerykańska prasa nazwała większym od Nelsona nie mógł sobie pozwolić na to, aby w oficjalnym dokumencie wychodziły na wierzch jego duże i małe błędy, które także przyczyniły się do tego, że bitwa jutlandzka nie stała się dla Royal Navy drugim Trafalgarem. Jak już wspomniano, kmdr Harper okazał się bardzo sprawnym analitykiem, wskazując na takie fakty, jak nie informowanie przez Beatty'ego Jellicoe o rozwijającej się sytuacji, o swoich posunięciach i zamiarach, jak zaniedbanie odpowiedniej koncentracji swojego zespołu, czego skutkiem było pozostawienie czterech pancerników Evana-Thomasa w odległości uniemożliwiającej im natychmiastowe wejście do bitwy ze słabszym przeciwnikiem. Sam rezultat pojedynku sześciu brytyjskich krążowników liniowych i czterech pancerników z pięcioma niemieckimi krążownikami liniowymi mówił za siebie. Beatty stracił dwa okręty, nie topiąc w zamian żadnego wrogiego. Brak koncentracji sił był tylko jednym z powodów tak marnego rezultatu – analiza raportowanych trafień wykazywała, że celność ognia krążowników liniowych była bardzo słaba, a to zdradzało braki w wyszkoleniu załóg. Raport Harpera wychwytywał także (choć ich nie komentował) takie fakty, jak kłopoty z sygnalizacją wewnątrz floty krążowników liniowych (Ralph Seymour), czy też błahą, lecz raniącą dumę Beatty'ego sprawę niezamierzonego wykonania pełnego koła przez *Liona* około godziny 19.00. Natychmiast po przeczytaniu raportu Beatty przesłał na ręce kmdr. Harpera całą masę poprawek i sprostowań, żądając wprowadzenia ich do tekstu. Dla Harpera nastały sądne dni, miesiące, a nawet lata. Problem polegał na tym, że większość korekt, jakich wprowadzenia domagał się Beatty nie miała żadnego oparcia w dokumentach, a jedynie w... dobrej pamięci bądź to samego admirała, bądź to któregoś ze służących pod nim admirałów. W szczególności domagał się on korekt dotyczących odległości między krążownikami liniowymi a 5. eskadrą pancerników, dystansu dzielącego jego okręty od Niemców i różnych szczegółów, które dowodziłyby jego bezbłędnego manewrowania i usprawiedliwiałyby słabe wyniki artyleryjskie jego okrętów. Poprawki tyczyły się także ruchów Grand Fleet, co miało udowodnić tezę Beatty'ego,



Dziura w czołowej 254 mm płycie pancernej prawoburtowej wieży na śródokręciu *Seydlitza*. 381 mm pocisk przebił pancerz, lecz większość eksplozji rozeszła się na zewnętrz wieży.



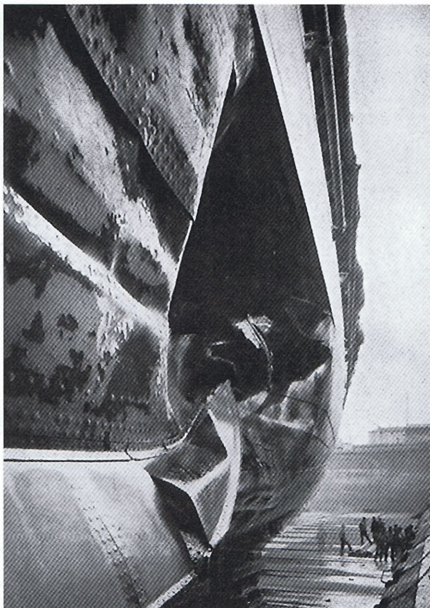


że z winy Jellicoe dotarła ona w rejon bitwy zbyt późno. Co zaś się tyczy sytuacji, w której *Lion*, a za nim pozostałe krążowniki liniowe zatoczyły koło, Beatty udowadniał, że był to planowany manewr zbliżenia się do przeciwnika za pomocą dwóch przeciwległych zwrotów o 180°. Niestety admirał nie miał jak tego wykazać. Część zapisów z dziennika jego okrętu flagowego w jakiś sposób zaginęła, lecz dzienniki okrętowe pozostałych jednostek wyraźnie wskazywały na zatoczenie pełnego koła około 19.00. Dla Beatty'ego ta sprawa stała się ważniejszą od innych, chociaż w rzeczy samej nie było go w tym czasie na mostku i nie ponosił żadnej winy za zaistniałą sytuację.

Bezkrytyczność wobec własnej osoby doprowadziła go na skraj obsesji. Nie mogąc w żaden sposób udowodnić własnej wersji wydarzeń, przedstawił „odnalezione" mapy nawigacyjne *Liona*, z roboczymi wykresami kursów ze spornego fragmentu bitwy. Niestety, arkusze podpisane były własnoręcznie przez admirała z tytułem „Sir", który w 1916 roku jeszcze mu nie przysługiwał. Co ciekawe, Harper w swoich wspomnieniach pisze mimochodem, że podczas swoich częstych wizyt w admiralicji usłyszał od ówczesnego sekretarza morskiego admiralicji słowa nakazujące mu trzymanie się swojej wersji kontrowersyjnego zwrotu. Sekretarzem tym był Rudolph Bentinck, który w fatalnym momencie bitwy przejął komendę nad sterami *Liona* i który był prawdziwym sprawcą zamieszania. Harper nie mógł wtedy jeszcze tego wiedzieć, bowiem sprawa wyszła na jaw w wydanych dużo później wspomnieniach dowódcy *Liona*, E. Chatfielda.

Do lutego 1920 roku Beatty korespondował z Harperem na odległość, a posłańcem przenoszącym jego kolejne żądania korekt był... Commander Ralph Seymour, wspominany już wielokrotnie oficer sygnałowy Beatty'ego, sprawca wielu niefortunnych manewrów nie tylko podczas bitwy jutlandzkiej. Pozostawał on nadal w kręgu najbliższych i najbardziej zaufanych współpracowników admirała, choć już niedługo miał się stać jego kolejną ofiarą. Podczas jednego ze spotkań z Harperem wyznał mu wyjątkowo szczerze, że „nie życzymy sobie (mając na myśli całą towarzyską grupę Beatty'ego) podkreślać faktu, że flota liniowa (Grand Fleet) brała udział w bitwie, chyba, że jest to nieuniknione..." (!). Harper zgodził się wprowadzić kilka nieistotnych zmian do tekstu, jednakże w sprawach poważnych za każdym razem żądał od Beatty'ego albo dokumentu potwierdzającego jego tezę, albo też rozkazu na piśmie. Tak daleko Beatty nie odważył się posunąć.

W dniu 11 lutego 1920 roku Beatty wezwał Harpera i rozkazał mu wprowadzenie swoich poprawek oraz usunięcie kilku fragmentów tekstu. Harper przystał na to, ale tylko pod warunkiem wycofania swojego nazwiska z autorstwa pracy. Dla Beatty'ego był to warunek nie do spełnienia... Połowa Wielkiej Brytanii wiedziała już, kto pracuje nad dokumentacyjnym opracowaniem bitwy i usunięcie się Harpera oznaczałoby, że tekst był manipulowany. Naciski na komandora jeszcze się zwielokrotniły. W prasie ukazało się kilka inspirowanych przez Beatty'ego artykułów zarzucających Harperowi brak jakiegokolwiek doświadczenia bojowego, co w zamyśle autorów odbierało mu prawo do opracowywania syntezy bitwy jutlandzkiej. Część artykułów była wręcz paszkwilami na jego osobę, na co w pierwszej chwili Harper chciał zareagować wytoczeniem procesu o ochronę dóbr osobistych. Od lutego 1920 roku, kiedy to Jellicoe wrócił ze swej rocznej podróży, Harper wielokrotnie konsultował się z nim w sprawach dotyczących szczegółów raportu, jednakże admirał odmawiał zajmowania publicznego stanowiska, mimo iż działania Beatty'ego wymierzone były wyraźnie w jego osobę. Postawę taką Jellicoe zachował do końca, nie udzielając żadnych wywiadów ani na temat bitwy, ani na temat Beatty'ego.


Efekt wybuchu brytyjskiej miny na kadłubie pancernika *Ostfriesland* podczas powrotu do bazy rankiem 1 czerwca.

Upór Beatty'ego stawał się z czasem kłopotliwy dla wszystkich, łącznie z nim samym. Oczekiwany raport nie ukazywał się i coraz częściej pojawiały się głosy, że Admiralicja ma coś do ukrycia (jeszcze w 1916 roku na skutek niezbyt fachowego podawania informacji o bitwie pojawiła się plotka, że podczas bitwy zdarzyło się coś, o czym Admiralicja nie chce powiadomić opinii publicznej). W sprawie próbowali mediacji poszczególni lordowie morscy, a także Walter Long, ówczesny pierwszy lord Admiralicji (czyli zasiadający w rządzie cywilny minister marynarki). Podczas jednej z takich prób Beatty kompromisowo zaproponował zaopatrzenie Harper's Record w przedmowę, w której wyraźnie byłoby napisane, że do spotkania Grand Fleet z Hochseeflotte... nigdy nie doszło. Widząc beznadziejność swojego oporu, Harper zasugerował zwolnienie go z odpowiedzialności za dalsze losy Raportu, co też się stało w lipcu 1920 roku.

W sierpniu 1920 roku adm. Jellicoe wyruszał do Nowej Zelandii objąć stanowisko gubernatora. Przed wyjazdem otrzymał zapewnienie od widzącego, co się święci Longa, że Admiralicja nie wydażadnej oficjalnej pracy na temat bitwy jutlandzkiej bez uprzedniego przedstawienia jej Jellicoe. Tymczasem na rynku brytyjskim pojawiało się coraz więcej wspomnieniowych materiałów dotyczących Wielkiej Wojny i Royal Navy groziło to, że jakakolwiek jej oficjalna publikacja będzie postrzegana tylko jako próba dorabiania faktów. Zadecydowano, że w pierwszym rzędzie opublikowane zostaną rozkazy wydane podczas bitwy (Jutland Despatches), co też stało się w grudniu 1920 roku. Drugą decyzją było udostępnienie Harper's Record uznanemu historykowi Sir Julianowi Corbettowi, który na zlecenie Komitetu Obrony Imperialnej tworzył historię operacji morskich Wielkiej Wojny. Po trzecie, wydano sztabową ocenę bitwy do użytku wewnętrznego Royal Navy. Jej stworzenie powierzono emerytowanemu komandorowi A. C. Dewarowi, historykowi i publicyście morskiemu związanemu blisko z Beattym. Praca ukończona we wrześniu 1921 roku wzbudziła zachwyt Beatty'ego... oraz zażenowanie każdego innego wysoko postawionego czytelnika. Była to bałwochwalcza i najeżona błędami apologia udziału Beatty'ego w bitwie, absolutnie zaś krytyczna wobec Jellicoe. Ten ostatni po otrzymaniu egzemplarza do przeczytania zagroził podaniem się do dymisji w przypadku publikacji. Chcąc nie chcąc, praca Dewara została zaklasyfikowana jako „poufna" i wszystkie jej kopie starannie schowano. Zamiast tego w sierpniu 1924 roku Admiralicja wydała swoją oficjalną wersję bitwy jutlandzkiej (Admiralty Narrative of Battle of Jutland), która była złagodzoną w opiniach pracą Dewara. Wszelkie poprawki, jakie do poprzedniej wersji z Nowej Zelandii przesłał Jellicoe zostały w opracowaniu umieszczone w przypisach z odpowiednim – zwykle krytycznym – komentarzem...

Cokolwiek by nie powiedzieć o błędach, jakie popełnił adm. Jellicoe w czasie bitwy jutlandzkiej, oficjalna wersja przygotowana przez Admiralicję była wobec niego bardzo niesprawiedliwa i wzbudziła sporą reakcję ze strony jego dawnych podwładnych, a szczególnie ze strony Hugh Evana Thomasa, którego uczyniono jedynym winowajcą dużego dystansu, jaki dzielił jego pancerniki od krążowników liniowych Beatty'ego w pierwszych minutach bitwy. Szczęściem dla Jellicoe i jego frakcji praca Juliana Corbetta (Naval Operations) była dużo bardziej obiektywna, na tyle w każdym razie, aby wzbudzić głośne prasowe protesty zwolenników Beatty'ego. Dziwnym trafem Admiralicja nie pozwoliła Corbettowi cytować rozszyfrowanych meldunków niemieckich, które nie zostały przesłane do Jellicoe, a które pomogłyby mu w podejmowaniu właściwych decyzji. Dopóki jednak adm. Beatty szefował Admiralicji, niewiele można było zrobić. Co ciekawe, wydana w 1925 roku niemiecka oficjalna historia wojny morskiej 1914–1918 („Der Krieg zur See") eksponowała raczej nieudolność manewrów i nieskuteczność ognia floty krążowników liniowych niż samej Grand Fleet. Nic dziwnego jednak, skoro jej autorzy byli poza zasięgiem kompetencji pierwszego lorda morskiego... Spór o bitwę jutlandzką, jaki przetoczył się przez brytyjską prasę oraz gabinety Admiralicji w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w. miał też swoją śmiertelną ofiarę. Po lekturze Harper's Record, mimo nie przyjmowania do siebie żadnej krytyki zmienił się stosunek Beatty'ego do swego byłego oficera sygnałowego Ralpha Seymoura, którego dotychczas pociągał za sobą na każdym szczeblu swojej kariery. Słyszano, jak Beatty zaczął publicznie powtarzać, że Seymour przegrał dla niego trzy bitwy. Ten ostatni, nieświadom gromadzących się nad jego głową chmur, oświadczył się siostrzenicy żony Beatty'ego, dziedziczki amerykańskiego milionera Marshalla Fielda. Na wieść o tym Beatty dostał furii. Zaręczyny zostały zerwane, a Seymourowi dano do zrozumienia, że

nie jest w domu państwa Beattych mile widzianym gościem. Wkrótce też Ralph Seymour został przeniesiony na królewski jacht *Victoria and Albert*. Tak nagły spadek ze szczytów dobrze zapowiadającej się kariery zaowocował załamaniem nerwowym, pobytem w szpitalu psychiatrycznym i zwolnieniem ze służby w 1922 roku. Tego samego roku 36-letni Seymour popełnił samobójstwo rzucając się z nadmorskiego klifu.

Wrzawa wokół kontrowersji jutlandzkich z biegiem lat gasła, interesując ostatecznie tylko tych, którzy w niej uczestniczyli. W grudniu 1924 roku Jellicoe został odesłany na emeryturę – fakt co najmniej dziwny, bowiem wedle tradycji brytyjskiej admirał floty nie podlegał przepisom emerytalnym i pozostawał na liście aktywnych oficerów Royal Navy aż do śmierci, nawet jeśli nie było dla niego etatu. Wyglądało to jednak na kolejną drobną złośliwość Beatty'ego, którego rządy w Admiralicji trwały jeszcze trzy lata – do 1927 roku. Jego następcą został wspomniany już wcześniej adm. Charles Madden – szwagier Johna Jellicoe. Ten natychmiast zezwolił na publikację raportu Harpera. W tym samym roku John Harper, już w stopniu wiceadmirała wydał książkę pt. The Truth About Jutland będącą przystosowaną spopularyzowaną wersją jego raportu, który jako taki nie nadawał się do czytania. Rozpoczynający się wielki kryzys gospodarczy odsunął na dalszy plan personalne rozgrywki emerytowanych oficerów Royal Navy. Obie książki przeszły bez większego odzewu. Bardziej niż symboliczny koniec ambicjonalnego sporu między Beattym a Jellicoe nastąpił 25 listopada 1935 roku w trakcie pochówku pierwszego dowódcy Grand Fleet w katedrze św. Pawła w Londynie. Chory na grypę Beatty, mimo zakazu lekarzy uparł się, by w zimny deszczowy dzień iść za trumną ze zwłokami swego byłego przełożonego. Grypowe powikłania spowodowały, że Beatty zaczął niedomagać na serce i zmarł cztery miesiące później, będąc w marcu 1936 roku pochowanym w tejże samej katedrze co Jellicoe.

Odpryski kontrowersji jutlandzkich przetrwały jednak jeszcze nieco dłużej. Dwa ostatnie okręty liniowe typu *King George V*, których stępki położono w 1937 roku, miały otrzymać nazwy *Beatty* i *Jellicoe*.

Na osobiste życzenie Churchilla nazwy te zmieniono na *Howe* i *Anson*, gdyż w opinii brytyjskiego premiera publiczny spór między oboma admirałami był jeszcze zbyt świeży i zbyt wielu oficerów zaangażowanych w sprawę nadal służyło w Royal Navy.

Admirałom niemieckim dowodzącym w bitwie jutlandzkiej nie było dane spotkać swych niedawnych oponentów. W 1928 roku Jellicoe zaprosił Scheera do Wielkiej Brytanii i ten zaproszenie przyjął. Niestety Scheer zmarł przed udaniem się w podróż. Jego życie złamane było osobistą tragedią – w 1920 roku do domu Scheera podczas jego obecności wdarł się włamywacz, zabijając z rewolweru żonę i pokojówkę admirała i ciężko raniąc jego córkę. Reinhard Hipper zmarł w 1932 roku. Kreator niemieckiej floty liniowej adm. Tirpitz, zdjęty z ministerialnego stanowiska jeszcze w 1916 roku, po wojnie zajął się pracą publicystyczną, w której do końca udowadniał swe strategiczne racje i pokojowe intencje. Jego aktywność polityczną zaowocowała mandatem do Reichstagu w latach 1924–28. Zmarł w roku 1930.

* * *

Mimo swej skali i rozgłosu bitwa jutlandzka miała niewielki wpływ zarówno na wynik wojny w ogóle, jak i przebieg samych działań morskich. Dla obu walczących flot była jednak unikalnym testem dla okrętów, ich uzbrojenia, wyposażenia i środków komunikacji. Od powstania pierwszych okrętów pancernych w latach sześćdziesiątych XIX w. projektujący okręty wojenne nie mieli zbyt wiele materiału do analiz użycia pancerników i wielkich dział w prawdziwej bitwie morskiej. Do wojny rosyjsko-japońskiej większość konfliktów morskich dotyczyła albo państw nie mających nowoczesnych i dużych okrętów liniowych, albo związana była z ekspansją kolonialną. Do wybuchu pierwszej wojny światowej najwięcej doświadczeń dostarczyła wojna Rosji z Japonią, a w szczególności bitwa cuszimska, gdzie podobnie jak w bitwie jutlandzkiej, starły się ze sobą dwie kompletne floty liniowe. Bitwa ta miała jednak miejsce w 1905 roku, a więc przed rozpoczęciem wyścigu w budowaniu drednotów, a co najważniejsze, przed wprowadzeniem na pokłady okrętów systemów pozwalających na centralne kierowanie ogniem.

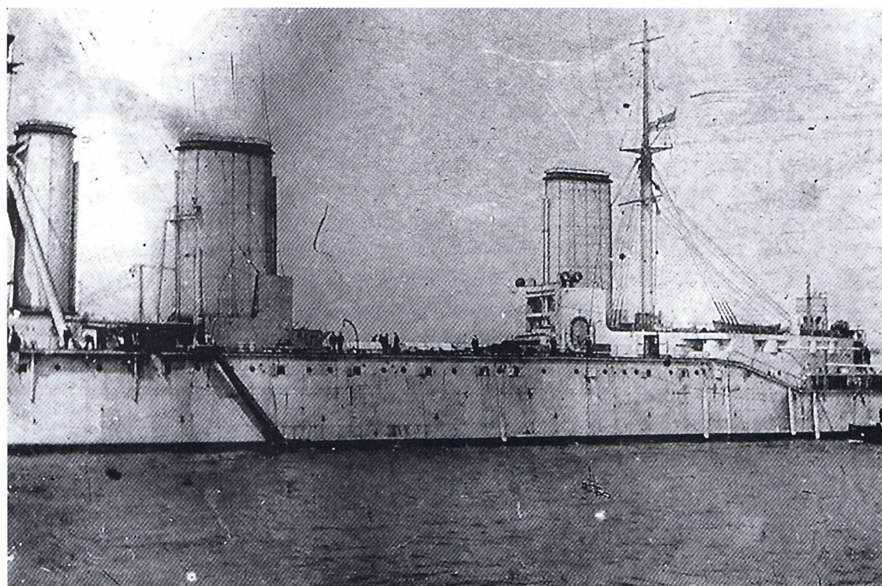
Bitwa jutlandzka dostarczyła obu biorącym w niej udział flotom mnóstwa praktycznych doświadczeń, obnażyła też wszystkie dotychczasowe niedociągnięcia, zarówno organizacyjne, jak i materiałowosprzętowe. W tym względzie dużo więcej korzyści wyniosła z niej Royal Navy, która z bitwy wyszła bogatsza o wiedzę o własnych niedociągnięciach. Ich likwidacja trwała aż do 1918 roku. Dla floty niemieckiej bitwa była propagandowym sukcesem, lecz w rzeczywistości rozpoczęła proces rozpadu organizacyjnego i zmniejszania znaczenia floty liniowej w strukturze marynarki wojennej.

Podstawowym doświadczeniem Hochseeflotte z bitwy były duże dystanse, na jakich niejednokrotnie przychodziło okrętom niemieckim prowadzić ogień. W szczególności wielkie wrażenie na niemieckich oficerach wywarło wejście do walki 5. eskadry pancerników w początkowej fazie bitwy. Przedwojenne kalkulacje zakładały, że praktycznym dystansem artyleryjskim będzie 10 000–15 000 m, stąd też oprócz pięciu okrętów wyposażonych w armaty 280 mm typu SKL/45 (pancerniki typu *Nassau* oraz krążownik liniowy *Von der Tann*), mających kąt podniesienia 20°, wszystkie pozostałe okręty liniowe miały ograniczniki do 13,5°. Proces zwiększania kąta podniesienia dział został, co prawda, wdrożony tuż po rozpoczęciu wojny, lecz do bitwy jutlandzkiej odbywał się na tyle powoli, że zdążył objąć jedynie *Seydlitza*. Tymczasem po bitwie prace nabrały takiego tempa, że do końca 1916 roku uwzględniono w nich wszystkie pozostałe jednostki. Dodać tu należy, że konstrukcja wież niemieckich pancerników nie pozwalała na zwiększenie kąta podniesienia dział powyżej 16°. Nie dotyczyło to jedynie najnowszych jednostek – pancerników *Baden* i *Bayern* – oraz krążownika liniowego *Hindenburg*, na których kąt ten zwiększono do 20°.

Drugim doświadczeniem niemieckim była nieskuteczność powszechnie używanych na okrętach liniowych dział 88 mm w zwalczaniu niszczycieli. Działa te miały zbyt mały kaliber i pojedyncze trafienia nie prowadziły zwykle do uszkodzenia atakującego niszczyciela. Dużo lepsze okazały się tutaj działa 150 mm. Po bitwie działa 88 mm niemal znikły z pokładów niemieckich okrętów liniowych; pozostały jedynie pojedyncze sztuki oraz te, które były przystosowane do prowadzenia ognia przeciwlotniczego.

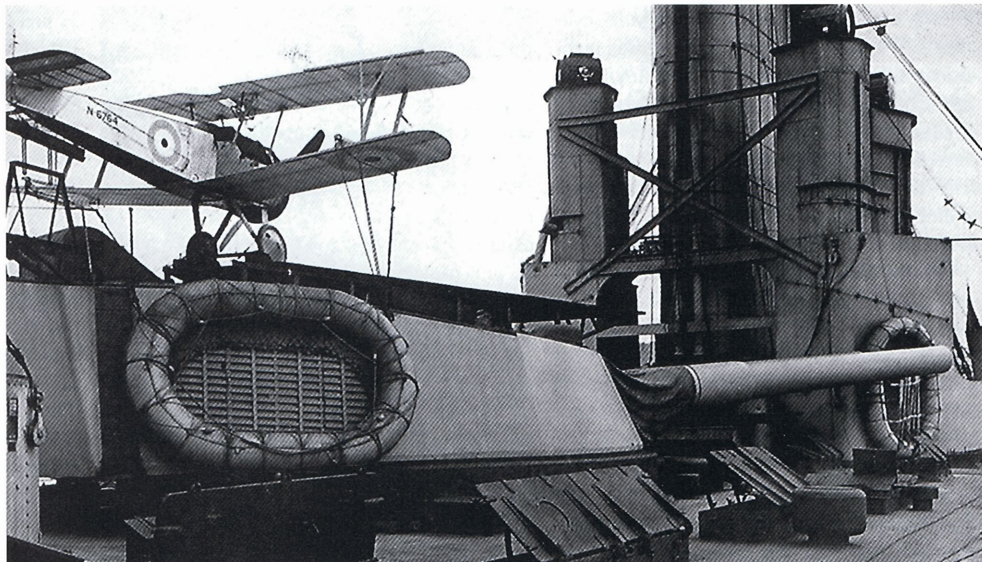
Innym składnikiem wyposażenia niemieckich okrętów liniowych, jaki zniknął z ich pokładów były sieci przeciwtorpedowe. Ich użyteczność w bitwie była żadna, natomiast stanowiły one wielkie niebezpieczeństwo dla śrub każdego okrętu, gdyż na skutek trafień pociskiem mogły zsuwać się do wody i owijać wokół wału (vide *Derfflinger*).

Kolejne zmiany dotyczyły systemów kierowania ogniem. Podczas bitwy ze względu na nisko ścielącą się mgłę brytyjskie okręty niejednokrotnie nie były widoczne z poziomu pomostu nawigacyjnego – za to doskonale było je widać z pomieszczeń kierowania ogniem ulokowanych na szczytach masztów. W niemieckich systemach kierowania ogniem stanowiska te miały funkcje je-



Krążownik liniowy *Lion* w okresie lipiec – wrzesień 1916 r., kiedy to służył bez wieży „Q" zdjętej po wypaleniu podczas bitwy jutlandzkiej.

dynie pomocnicze – wyposażone były w przyrządy optyczne umożliwiające obserwację celu, lecz nie miały dalmierzy ani środków łączności do przekazywania zebranych danych do systemu. Zmianę takiego stanu rzeczy zapowiadano jeszcze przed wojną; w roku 1913 krążownik ciężki *Blücher* otrzymał trójnożny maszt przedni z doświadczalnym stanowiskiem kierowania ogniem, które miało posłużyć za wzór do wprowadzenia na okręty liniowe. Przed bitwą otrzymał je jednak tylko pancernik *Kronprinz*. Od drugiej połowy 1916 roku większość niemieckich pancerników zaczęła wreszcie dostawać nowe stanowiska, co łączyło się albo z ustawieniem masztu trójnożnego, albo z wymianą na nowy, pojedynczy o wzmocnionej konstrukcji.


„Nowa" wieża „Q" na krążowniku liniowym *Lion*. Zdjęcie z 1918 r., już z platformą startową i samolotem Sopwith 2F 1.

Testu bitewnego nie zdał żyroskopowy system utrzymywania luf „na celu", mający zlikwidować efekt kołysania się kadłuba na fali i konieczności odpalania dział tylko w momencie, gdy przechyłomierz wskazywał „0". System ten został wprowadzony we flocie austro-węgierskiej i Niemcy eksperymentalnie zainstalowali go w trzech z czterech wież *Lützowa*. Niestety system został uszkodzony wstrząsem pierwszej salwy własnych dział. Niemcy udoskonalali go w okresie późniejszym i w 1918 roku wszedł on do powszechnego użytku na niemieckich okrętach liniowych.

Organizacyjną zmianą, jaka nastąpiła we flocie niemieckiej było zmniejszenie liczby jednostek w podstawowych związkach taktycznych, jakimi były eskadry. Do czasu bitwy składały się one z ośmiu jednostek podzielonych na dwa dywizjony.

Niemcy uznali, że w warunkach bitewnych były to zbyt liczne zespoły, by móc nimi swobodnie kierować. Stąd też po bitwie Hochseeflotte podzielono na eskadry liczące cztery lub pięć okrętów liniowych. Nie była to wcale zmiana jedynie formalna. W niemieckim systemie dowodzenia dowódcy eskadr mieli bardzo dużą swobodę podejmowania decyzji wynikających z rozwoju akcji. Z dwóch dotychczasowych eskadr drednotów (predrednoty 2. eskadry zostały po bitwie zdemobilizowane) powstały cztery mniejsze, dając flocie większą mobilność i lepsze zarządzanie.

Dla Royal Navy bitwa jutlandzka stała się jeszcze większym poligonem doświadczalnym, niż było to w przypadku floty niemieckiej. Niestety były to doświadczenia w dużej mierze negatywne. Trzeba Brytyjczykom jednak oddać sprawiedliwość, że potrafili swoje niepowodzenia analizować i wyciągać z nich wnioski na przyszłość. Paradoksalnie, mimo ogólnego negatywnego dla Royal Navy obrazu bitwy, to ona właśnie wyszła z niej wzmocniona. Zanim jednak flota brytyjska dokonała analizy poszczególnych aspektów swego organizacyjnego czy technicznego przygotowania do wojny, musiała zmierzyć się z podstawowym problemem, jaki w czerwcu 1916 roku nurtował każdego Brytyjczyka. Nawet z pobieżnej analizy wydarzeń z 31 maja wynikało, że w sytuacjach, kiedy Royal Navy miała zdecydowaną przewagę ogniową nad przeciwnikiem, jej trzy krążowniki liniowe wyleciały w powietrze po oddaniu zaledwie kilku salw, zaś ich niemieckie odpowiedniki dotarły bezpiecznie do bazy, odnosząc proporcjonalnie dużo większe uszkodzenia, nierzadko z wypalonymi wieżami i zalanymi komorami amunicyjnymi. Cytowane westchnienie Beatty'ego („*There is something wrong with our bloody ships*") znaczyło wiele – brytyjskie okręty wylatywały w powietrze podejrzanie szybko i musiała być jakaś tego przyczyna. Jedna eksplozja komór amunicyjnych mogła być przypadkiem – trzy stanowiły jakąś prawidłowość, tym bardziej, że tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności należy przypisać fakt, że losu *Indefatigable'a*, *Queen Mary* i *Invincible'a* nie podzielił też *Lion*.

W powszechnej opinii winą za los brytyjskich krążowników liniowych należy obciążyć ich niedostatki w opancerzeniu. Uznaną prawdą jest fakt, że okręty te były niewystarczająco opancerzone do podejmowania walki z jakimikolwiek jednostkami uzbrojonymi w ciężką artylerię, także więc z niemieckimi krążownikami liniowymi, które chociaż zaliczane do tej samej klasy jednostek, znacznie się jednak różniły od swych brytyjskich odpowiedników. Tymczasem jednak analiza uszkodzeń wskazuje na to, że brytyjskie krążowniki liniowe wytrzymywały całkiem sporą liczbę trafień bez uszczerbku dla ich wartości bojowej (*Lion* – 13 trafień, *Tiger* – 15). Nic natomiast nie wskazywało na to, że którykolwiek z zatopionych okrętów otrzymał bezpośrednie trafienie w komory amunicyjne. Fatalne trafienia, po których brytyjskie krążowniki wylatywały w powietrze miały miejsce albo bezpośrednio w wieże działowe, albo w pokład tuż obok nich. Niemieckie pociski nadlatywały zwykle torem o kilkunastostopniowym nachyleniu, zbyt płaskim, by mógł prowadzić w głąb kadłuba. Pocisk trafiający w komory musiałby przebić burtę okrętu, a tego nie stwierdzono. Znalezienie przyczyny tak gwałtownych eksplozji zlecono Szefowi Biura Konstrukcyjnego Royal Navy, który wysłał dwóch swoich przedstawicieli na inspekcję pancerników i krążowników liniowych uszkodzonych w trakcie bitwy. Drogą analogii mieli oni wydedukować, co mogło być przyczyną unicestwienia trzech wielkich okrętów wojennych. Szczególną pomocą w tej analizie stał się *Lion*, flagowy okręt Beatty'ego, który tylko o włos uniknął stania się czwartą ofiarą bitwy i którego przypadek najprawdopodobniej najbardziej przypominał przebieg wydarzeń na pozostałych jednostkach. Został on trafiony przeciwpancernym pociskiem 305 mm *Lützowa* niemalże dokładnie w łączenie płyty czołowej wieży Q z płytą dachową. Na skutek tego trafienia dach wieży został zerwany, a w jej wnętrzu wybuchł pożar, szybko opanowany przez ekipy awaryjne. Szef artylerii krążownika Grant wydał natychmiast rozkaz zamknięcia drzwi do komór amunicyjnych, a po jakimś czasie także ich zalania. Około pół godziny po trafieniu tlące się gdzieś jeszcze resztki materiału miotającego w wieży rozpaliły się na nowo, najprawdopodobniej na skutek podmuchu wiatru. Tym razem pożar błyskawicznie objął ładunki miotające znajdujące się na podajnikach. Gwałtowny płomień strzelił zarówno w górę, na wysokość szczytu masztu krążownika, jak i w dół, do komór, które były tylko częściowo zalane. Ogień ogarnął osiem pełnych ładunków (po cztery bawełniane worki każdy), które co prawda nie eksplodowały, lecz zapaliły się tak gwałtownie, że ciśnienie wepchnęło do środka drzwi prowadzące do komór. Na szczęście dla okrętu część ciśnienia znalazła ujście przez wyrwany dach wieży; poza tym drzwi komór zostały dodatkowo wzmocnione przez wypełniającą je częściowo wodę (czas zalewania komór wynosił od 15 do 30 minut). Gdyby nie to, wiceadm. Beatty mógłby zostać wicehrabią Morza Północnego jedynie pośmiertnie...

Była jednak jeszcze jedna rzecz. Rok wcześniej Grant doprowadził do wymiany wszystkich ładunków miotających *Liona*, po tym, jak stwierdził, że część z nich jest starsza, niżby to wynikało z etykietek umieszczonych na skórzanych pojemnikach, w których były one składowane. Powodem tego było to, że w czasie akcji obsługa komór, chcąc uzyskać jak największą szybkostrzelność, wyjmowała ładunki „na zapas", składując je nie tylko w komorze, ale także w pomieszczeniach podajników. Nie zużyte ładunki były częstokroć kładzione z powrotem do skórzanych pojemników, jednakże zwykle nie tych, z których pochodziły. Substancja używana do wystrzeliwania pocisków (w Royal Navy był nią kordyt) oparta na bazie żelatynizowanej nitrocelulozy była chemicznie niestabilna i rozkładała się pod wpływem temperatury i upływu czasu, zmieniając swe właściwości

fizyczne. Niebezpieczeństwo przypadkowego czy też będącego wynikiem trafienia zapalenia się ładunków prochowych było zawsze brane w Royal Navy pod uwagę, tym bardziej, że w 1899 roku doszło do wybuchu w komorze prochowej dział 152 mm na pancerniku *Revenge*. Jednak testy, jakie przeprowadzono na początku XX w. wykazały, że kordyt umieszczony w skórzanych pojemnikach pali się, a nie wybucha (jeden ładunek palił się około trzech sekund), zaś odpowiednie odseparowanie od siebie pojemników powoduje, że zapalenie się zawartości jednego nie prowadzi do zajęcia się pozostałych. Jednocześnie badania nad kordytem wskazały, że kordyt mógł w krańcowych wypadkach ulec samozapłonowi, szczególnie pod wpływem długotrwałego przebywania w wysokiej temperaturze oraz na skutek zanieczyszczeń w procesie produkcyjnym. Wprowadzono więc w Royal Navy bardzo ścisłe reguły okresowej wymiany ładunków, zaś same komory wyposażono w instalację redukującą temperaturę. W takim stanie rzeczy Royal Navy weszła w wojnę światową, mając pewność, że zastosowane środki skutecznie ochronią jej okręty przed eksplozjami.

Pewność tę potwierdzała seria tragicznych eksplozji, która na początku wieku dotknęła kilka innych flot świata, omijając jednak brytyjską (*Maine*, USA w 1898 roku, *Iéna* i *Liberté*, Francja, odpowiednio w latach 1907 i 1911, *Aquidaban*, Brazylia w 1906 roku oraz *Mikasa* i *Matsushima*, Japonia w 1905 oraz 1908 roku). Dodatkowo walory brytyjskich rozwiązań zdawały się potwierdzać doświadczenia Japończyków z bitwy cuszimskiej. Flota japońska używała kordytu produkowanego na brytyjskiej licencji i dwukrotnie, raz na pancerniku *Fuji*, drugi raz na krążowniku *Iwate*, doszło do zapalenia się ładunków prochowych na skutek trafienia rosyjskim pociskiem, jednakże bez zgubnych dla tych okrętów konsekwencji. Tymczasem w przypadku *Fuji* rosyjski pocisk, który przebił barbetę wieży rozerwał też instalację hydrauliczną, która zadziałała jak klasyczny zraszacz, ograniczając pożar kordytu do trzech ładunków. Na krążowniku *Iwate* zaś ładunki były ulokowane w pojemnikach z brązu, co było japońską innowacją i z pewnością przyczyniło się do uratowania okrętu.

Kordyt wyprodukowany po raz pierwszy w roku 1889 miał oznaczenie Mk I. W praktyce okazało się, że paląc się, wytwarza bardzo wysoką temperaturę oraz gazy wchodzące w reakcję ze stalą. Oba te zjawiska powodowały stosunkowo szybkie zużywanie się luf działowych. Od 1901 roku Brytyjczycy zaczęli więc produkować materiał o nieco innym składzie chemicznym, redukującym niekorzystne właściwości kordytu Mk I. Nowa substancja miotająca otrzymała nazwę kordyt MD.

Tymczasem w listopadzie 1914 roku wyleciał w powietrze stojący w bazie pancernik *Bulwark*, zaś w rok później w podobnych okolicznościach eksplodował krążownik pancerny *Natal*. W bitwie pod Coronelem w powietrze wyleciały także krążowniki *Good Hope* i *Monmouth*. Zdarzenia te nie wywołały alarmu w Royal Navy – dopiero wydarzenia bitwy jutlandzkiej doprowadziły do bliższego przypatrzenia się Brytyjczyków kordytowi i procedurom magazynowania i przenoszenia ładunków prochowych na okrętach. Nikt wtedy nie przypomniał sobie, że większość testów przeprowadzanych przed wojną dotyczyła... pojedynczych ładunków, które rzeczywiście paliły się, nie wybuchając. Jeden z eksperymentów przeprowadzony na życzenie jednego z ekspertów mającego odmienne od oficjalnego zdanie na temat brytyjskiego kordytu polegał na zapaleniu dwutonowego stosu tego ładunku miotającego. Początkowo palił się on jak zwykłe drewno, lecz po wypaleniu się około 1/4 kordytu cała sterta nagle eksplodowała, wyrywając pięciometrową dziurę w ziemi i dokonując spustoszeń w okolicznych budynkach. To samo działo się, kiedy kordyt zapalano za pomocą łuku elektrycznego. Wysoka temperatura i ciśnienie zmieniały cechy tej substancji, która zachowywała się jak czysta nitrogliceryna. Niestety – obie te próby zostały przez Royal Navy zignorowane.

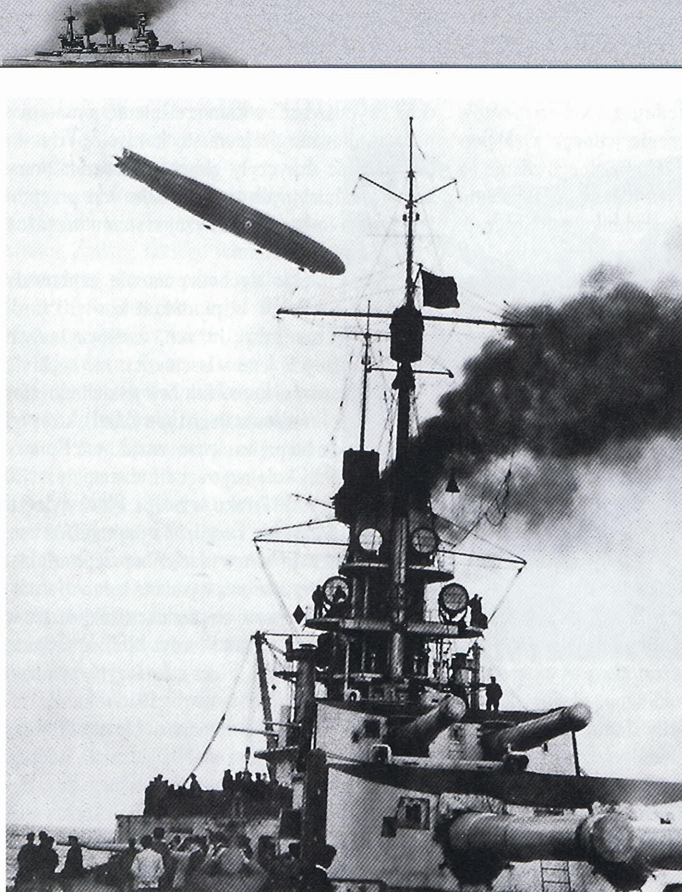
Śledztwo obu ekspertów Biura Konstrukcyjnego Royal Navy także pominęło kwestię składu chemicznego kordytu, koncentrując się raczej na proceduralnych zaniedbaniach, jakich dopuszczano się na brytyjskich okrętach dla zbożnego celu, jakim było podniesienie częstotliwości wystrzałów. Jak już wcześniej wspomniano, obsługi komór i podajników gromadziły ładunki na zapas, otwierając wieczka skórzanych pojemników i często nie zamykając drzwi do komór. Krytyce poddano także istniejące zabezpieczenia mające na celu niedopuszczenie gwałtownego ognia do komór i stanowiska, gdzie pojemniki z kordytem ładowano na podajniki. Podajniki były wyposażone w podwójne drzwi, z których tylko jedne mogły być otwarte, a samo przekazywanie ładunków z komór do pomieszczenia podajników odbywało się za pomocą swoistej uchylnej szuflady, której przełożenie na jedną ze stron grodzi uszczelniało wylot z drugiej strony. Analiza uszkodzeń, szczególnie na *Lionie*, wykazała, że oba te urządzenia nie były odporne na duże ciśnienie, jakie wytwarzał palący się kordyt. Oba działały prawidłowo przy zwykłym ogniu, jednak że gwałtowne, trwające sekundy samospalenie się kordytu wytwarzało spore ciśnienie, które paczyło zarówno drzwi wyciągów, jak i podajniki umieszczone w ścianach komór prochowych. Stwierdzono także, że nie działały prawidłowo tzw. pokrywy odgazowujące, umieszczane w ścianach komór pod samym ich sufitem. Ich działanie polegało na otwieraniu się w każdym przypadku, kiedy w komorach dochodziło do wzrostu ciśnienia, przy czym ciśnienie z zewnątrz tylko wzmacniało ich szczelność. Miały one na celu „wypuszczać" z komór ciśnienie powstające przy gwałtownie palącym się kordycie. Wnioski pokontrolne dotyczyły głównie procedur pracy komór amunicyjnych i podajników oraz przeprojektowania opisanego powyżej systemu urządzeń i zapór ogniowych.

Pojutlandzkie dochodzenia nie zajmowały się kwestią błędów w produkcji kordytu, które dopuszczały do dużych zanieczyszczeń destabilizujących jego właściwości, nie wykryły także obecności w komorach brytyjskich okrętów dużych ilości kordytu starego typu (Mk I), który od wielu lat nie miał prawa się tam znajdować. Sprawy te potrzebowały kolejnej tragedii, aby mogły wyjść na jaw. 9 lipca 1917 roku w Scapa Flow wyleciał w powietrze drednot *Vanguard* z praktycznie całą załogą. Dopiero po tym wydarzeniu przeprowadzono w Royal Navy masową wymianę ładunków prochowych na nowe, których produkcję rozpoczęto w kwietniu tego roku (tzw. kordyt MC). Wszystkie okręty liniowe Grand Fleet zakończyły wymianę ładunków prochowych w marcu 1918 roku. Po tragedii *Vanguarda* przypomniano sobie o całkowitej wymianie kordytu na *Lionie*, jaka miała miejsce rok przed bitwą jutlandzką. Jest wielce prawdopodobne, że przezorność szefa artylerii krążownika uratowała ten okręt przed całkowitą zagładą.

Pozostaje odpowiedzieć na pytanie, dlaczego mimo cięższych uszkodzeń i mimo kilku wypadków zapalenia się ładunków prochowych w wieżach i na podajnikach, żaden z niemieckich pancerników (z wyjątkiem pancernika *Pommern*, który eksplodował po trafieniu torpedą) i krążowników liniowych nie podzielił losu swych brytyjskich odpowiedników. Podczas bitwy u ławicy Dogger w 1915 roku na krążowniku liniowym *Seydlitz* doszło do wypalenia się 62 pełnych ładunków prochowych w rufowych wieżach 283 mm. Mimo śmierci całej obsługi wież i komór, okręt nie eksplodował. Powszechna opinia mówi o tym, że po tym wypadku Niemcy zastosowali na swoich okrętach doskonalszy system zapór ogniowych, który uratował niejeden okręt w trakcie bitwy jutlandzkiej. Tymczasem jedynym skutkiem tej tragedii było udoskonalenie procedur, które nie zezwalały na wcześniejsze otwieranie pojemników z materiałem miotającym (niemieckie pojemniki były wykonane z brązu, a nie z płótna) oraz ograniczały ich liczbę, jaka mogła znajdować się



Dziura po trafieniu ciężkim pociskiem w rufę pancernika *Warspite*.


Zwiadowczy sterowiec przelatuje nad niemieckim drednotem.

na drodze między komorami a wieżą artyleryjską. Nie to jednak było główną przyczyną „bezpieczniejszego" palenia się niemieckich ładunków prochowych. Niemiecka substancja używana do wystrzeliwania pocisków (zwana RPC) miała po prostu inny skład chemiczny od brytyjskiego i doskonalszy proces produkcyjny. Dzięki temu pożary w niemieckich wieżach i barbetach miały często równie gwałtowny przebieg, jednak że ich ładunki prochowe nigdy nie eksplodowały.

31 maja 1916 roku, w dniu, w którym miała miejsce bitwa jutlandzka, w stoczni Johna Browna po łożono stępkę pod nowy brytyjski krążownik liniowy mający nosić nazwę *Hood* (jak na ironię tego dnia w bitwie zginął kolejny przedstawiciel rodziny Hood). Po wybuchu wojny admiralicja zdecydowała, że nie będą budowane żadne kolejne pancerniki, zanim nie zostaną zebrane doświadczenia z wojennej eksploatacji okrętów. Pod koniec 1915 roku uznano, że taki czas nadszedł, lecz propozycji budowania pancerników przeciwstawił się Jellicoe, argumentując, że Grand Fleet najbardziej potrzebuje nowoczesnych krążowników liniowych (sic!), które mogłyby przeciwstawić się kolejnym tego typu jednostkom budowanym przez Niemcy. Hood, pod którego stępkę położono w dniu bitwy, miał być pierwszym z czterech nowych i dużych krążowników liniowych typu Admiral. Mimo swej wielkości (39 000 t) okręty te w dalszym ciągu miały być budowane wedle zasady, w myśl której moc maszyn miała pierwszeństwo przed opancerzeniem. Unicestwienie trzech krążowników liniowych w dniu rozpoczęcia budowy kolejnej jednostki tej klasy było wystarczającym powodem, by jeszcze raz zastanowić się nad projektem. Budowa okrętu została więc wstrzymana do 1 września 1916 roku, czyli do czasu wprowadzenia do projektu *Hooda* zmian, które wtedy uznano za najważniejsze. Dotyczyły one przede wszystkim wzmocnienia grubości pokładów ochronnych, dachów i płyt czołowych wież, a także barbet. Z różnych przyczyn Admiralicja ostatecznie zrezygnowała z pozostałej trójki krążowników typu Admiral, zaś projekt *Hooda* kilkukrotnie ulegał znacznym modyfikacjom. Ukończony dopiero w 1920 roku *Hood* dzięki postanowieniom konferencji waszyngtońskiej został na długie lata „zamrożony" jako największy okręt wojenny świata. Jest niezwykłą ironią losu, że okręt ten, wodowany w dniu zatopienia trzech brytyjskich krążowników liniowych, ponad 20 lat później zostać miał ofiarą eksplozji własnych komór amunicyjnych w starciu z kolejnym niemieckim okrętem liniowym.

Zmiany, jakich dokonywano w projekcie *Hooda* obrazowały wnioski, do których Brytyjczycy dochodzili po analizie uszkodzeń swoich okrętów liniowych w bitwie. Zwiększenie grubości płyt pancernych kryjących dachy i fronty wież działowych w świetle opisanych powyżej tragedii było bardziej niż uzasadnione. Jak obliczono na przykładzie okrętów liniowych typu *Orion*, powierzchnia dachów ich wież dział 343 mm zajmowała 17% powierzchni całego pokładu. Oznaczało to, że statystycznie co piąte – szóste trafienie miało szansę na uderzenie w wieżę. Innym spostrzeżeniem była znikoma liczba pocisków, które trafiały w pancerz burtowy, będący w dotychczasowym podejściu do projektowania okrętów liniowych najważniejszym elementem ochrony kadłuba. Leżąca u podstaw budowania okrętów pancernych XIX-wieczna idea schowania za grubymi płytami wszystkich żywotnych części i mechanizmów okrętu stawała się niemożliwa do zastosowania w praktyce. Drednoty były zbyt duże i zbyt technologicznie zaawansowane, by móc je skutecznie chronić tylko za pomocą grubego pancerza. Bitwa jutlandzka dawała na to wiele przykładów, jak choćby kłopoty pancernika *Warspite* spowodowane uszkodzeniem maszyny sterowej, czy też niemieckie problemy z przeciekami w dziobowej części kadłuba. Nowa filozofia opancerzania okrętów liniowych, jaka rozpowszechniła się po I wojnie światowej (w praktyce jednak dopiero po zakończeniu „wakacji morskich") nie koncentrowała się na ochranianiu wnętrza kadłuba przed penetracją przez pociski, lecz na likwidowaniu i ograniczaniu skutków ich eksplozji. Nie prześcigano się już w aplikowaniu na kadłuby okrętów jak najgrubszych płyt pancernych, lecz nacisk położono na odpowiedni wewnętrzny podział kadłuba i dublowanie systemów.

Aż dwie komisje powołano w Royal Navy w sprawie wadliwego działania brytyjskich pocisków. Jednym z inicjatorów śledztwa był tutaj Beatty, po części mający na celu usprawiedliwienie marnych efektów ognia swoich krążowników liniowych. Do jego wniosku dołączył się jednak także Jellicoe, żądając wprost od Admiralicji uruchomienia produkcji niemieckich zapalników, których kilka egzemplarzy dostarczono do Londynu po wydobyciu z niewybuchów. Z wcześniejszych testów wiedziano w Royal Navy, że pociski przeciwpancerne nie działają zbyt dobrze, wybuchając często w zderzeniu z pancerzem (zamiast po jego przebiciu) lub też rozlatują się od uderzenia, szczególnie, gdy pocisk nadlatywał pod dużym kątem. Zaprojektowanie nowych i ich wymiana na wszystkich ciężkich okrętach była przedsięwzięciem nie na wojenne czasy. Bezpośrednio po bitwie Brytyjczycy nie mieli oczywiście żadnych informacji o wadliwości swoich pocisków, wnioski Beatty'ego i Jellicoe były raczej poszukiwaniem przyczyn niepowodzenia niż ich wskazywaniem. Po kilku miesiącach jednak do Royal Navy dotarły rozsiewane kanałami dyplomatycznymi plotki o tym, że niemieccy oficerowie byli zaskoczeni dużą ilością niewybuchów (nie była to prawda). Prace nad nowymi zapalnikami i pociskami zostały więc wdrożone i do początku 1918 roku zdołano wymienić 70% ich zapasów na pancernikach i krążownikach liniowych.

Celność ognia okrętów liniowych Royal Navy nie była przedmiotem żadnych pobitewnych rozważań. Dzisiejszy stan wiedzy wynikający z zachowanych dokumentów stwierdza, że Brytyjczycy wystrzelili 4480 ciężkich pocisków (od 305 mm wzwyż), uzyskując 123 trafienia, Niemcy zaś wystrzelili 3597 ciężkich pocisków (od 280 mm wzwyż), trafiając nimi 122 razy. Daje to Brytyjczykom 2,75% skuteczności, Niemcom zaś 3,39%. Lista trafień obejmuje wszystkie cele, a więc niszczyciele i krążowniki, wśród nich takie „łatwe" cele, jak *Black Prince* (prawdopodobnie 12 trafień) i *Wiesbadena* (około 15 trafień). Z liczb powyższych nie należy jednak wyciągać żadnych wniosków, bowiem na wyniki te miały duży wpływ warunki widoczności, które przez większą część bitwy faworyzowały Niemców. Brytyjski system centralnego kierowania ogniem (w rzeczywistości każdy okręt miał inny zestaw urządzeń) był dużo bardziej technicznie zaawansowany od niemieckiego, chociaż nie był najlepszym, jakim Brytyjczycy dysponowali. Konkurencyjny system zaprojektowany przez Arthura Pollena (tzw. helm free, czyli w uproszczeniu niezależny od zmian kursu strzelającej jednostki) nie zyskał uznania w oczach Admiralicji, chociaż w opinii wielu specjalistów był lepszy od wybranego przez Royal Navy systemu Fredericka Dreyera. Jedynym okrętem wyposażonym wyłącznie w kalkulator artyleryjski Argo Clock Mk IV pomysłu Pollena był krążownik liniowy *Queen Mary*, który do momentu zatonięcia był najcelniej strzelającym okrętem formacji Beatty'ego (trzy trafienia). Frederick Dreyer miał jednak mocne koneksje, był też flagowym komandorem Jellicoe i dowódcą *Iron Duke'a*. Kiedy Jellicoe przeszedł na stanowisko pierwszego lorda morskiego, uczynił Dreyera Szefem Artylerii (Director of Naval Ordnance). Jest zrozumiałe, że wszelkie próby zmodyfikowania czy zastąpienia systemu Dreyera lepszym nie miały wobec tego większych szans. Stało się to dopiero po wojnie, kiedy na czele Admiralicji stanął Beatty.

Artur Pollen domagał się po wojnie gratyfikacji od Royal Navy, sugerując nawet, że Dreyer popełnił plagiat, budując swoje urządzenia korzystając z wymyślonych przez Pollena rozwiązań. Pollen był znany ze swej kłótliwości i bezwzględności w stawianiu wygórowanych wymagań finansowych, co zresztą było jedną z przyczyn zerwania z nim współpracy przez Royal Navy w 1913 roku. Stawiany Dreyerowi zarzut skopiowania pomysłu był jednak niesprawiedliwy, niemniej jednak brytyjska Royal Commission on Awards to Inwentors przyznała Pollenowi w 1925 roku sumę aż 30 000 funtów za jego wkład w budowanie brytyjskiego systemu kierowania ogniem. Był to salomonowy wyrok, mający pogodzić obie strony. Wszystko na próżno – Pollen do końca życia twierdził, że bitwa jutlandzka została przegrana przez odrzucenie jego systemu kierowania ogniem. Nawet śmierć nie przerwała tych dywagacji – w 1980 roku syn Pollena – Anthony wydał książkę pod znamiennym tytułem „The Great Gunnery Scandal. The Mystery of Jutland".

Zaawansowanie techniczne i kompleksowość centralnego systemu kierowania ogniem systemu Royal Navy nie przełożyła się na jego sprawne funkcjonowanie w praktyce. Niemcy nie mieli w swoim systemie tzw. plottera, czyli automatycznej rysownicy do wykreślania przewidywanego kursu nieprzyjaciela. Ich system opierał się na bardzo częstych pomiarach dokonywanych jednocześnie przez kilka dalmierzy. Ich dane były uśredniane przez specjalny komputer i przesyłane do wież. W ten sposób Niemcy otrzymywali w miarę aktualne dane, Brytyjczycy zaś bardziej polegali na pozycjach zliczonych. Dodatkowo niemieckie dalmierze stereoskopowe Siemensa & Halskego były, co prawda, mniej dokładne od brytyjskich dalmierzy jednopolowych, lecz pozwalały na dużo większą precyzję podczas złej widoczności.

Ciekawych spostrzeżeń dostarczyła analiza ataków torpedowych niszczycieli. Okazało się, że ich dowódcy preferowali odpalanie pojedynczych torped, mimo iż powszechnie uznanym był już wtedy fakt, że prawdopodobieństwo trafienia rośnie niewspółmiernie w przypadku ataku całym ich wachlarzem. Zagrała tutaj psychologiczna przezorność oszczędzania torped na kolejną, „jeszcze lepszą" okazję. W rezultacie siła ognia flotylli niszczycieli malała, a niektóre z jednostek wracały do bazy, mając jeszcze niewykorzystane torpedy. Brytyjskie niszczyciele dysponowały w bitwie 260 torpedami, z czego wystrzelonych zostało 71 (pięć trafień). Ich niemieckie odpowiedniki miały na pokładach 326 torped, z czego użytych zostało 97 (dwa trafienia). Inną sprawą było wyposażanie okrętów liniowych w wyrzutnie torpedowe i skuteczność ich użycia. Obie strony w czasie bitwy kilkukrotnie używały podwodnych wyrzutni, które projektowano na pancernikach i krążownikach liniowych w latach, kiedy to uważano, że bitwy będą toczyły się na dystansach 10 000–12 000 m. Tymczasem przy odległościach sięgających 16 000–18 000 m skuteczność ataku torpedowego, dokonywanego z ustawionego burtą do przeciwnika i pędzącego z prędkością 21 w. okrętu była żadna. Co dziwne, mając to doświadczenie, Brytyjczycy nie zrezygnowali z wyposa żania kolejnych okrętów liniowych w wyrzutnie torpedowe. Otrzymał je *Hood*, co prawda, już w nawodnej części kadłuba i tylko w celach szkoleniowych, lecz w kolejnym projekcie pancerników *Rodney* i *Nelson* podwodne wyrzutnie pojawiły się na nowo.

Inną nowością dotyczącą artylerii było wprowadzenie w Grand Fleet jeszcze latem 1916 roku programu nocnych strzelań artyleryjskich, a także nocnego manewrowania. Admiralicja doszła także do wniosku, że konieczna jest unifikacja Grand Fleet i Floty Krążowników Liniowych w jeden zespół, którego bazą miało stać się Rosyth. Plan ten został zrealizowany w 1917 roku. Kolejną organizacyjną nowością wywodzącą się bezpośrednio z doświadczeń bitwy jutlandzkiej było powołanie Naval Publicity Department z szefem w randze kontradmirała. Komórka ta miała odpowiadać za fachowe przekazywanie opinii publicznej informacji dotyczących spraw marynarki wojennej i morskich działań. Konsultantami departamentu zostali: Julian Corbett, wspomniany już historyk morski z Naval War College, oraz autor „Księgi Dżungli" – Rudyard Kipling, będący fascynatem Royal Navy i udzielający się w brytyjskiej prasie jako felietonista morski. Room 40, będący kryptograficzną jednostką Royal Navy, został wyłączony spod kontroli Kierownictwa Operacyjnego i stał się zalążkiem nowo tworzonego wywiadu marynarki wojennej.

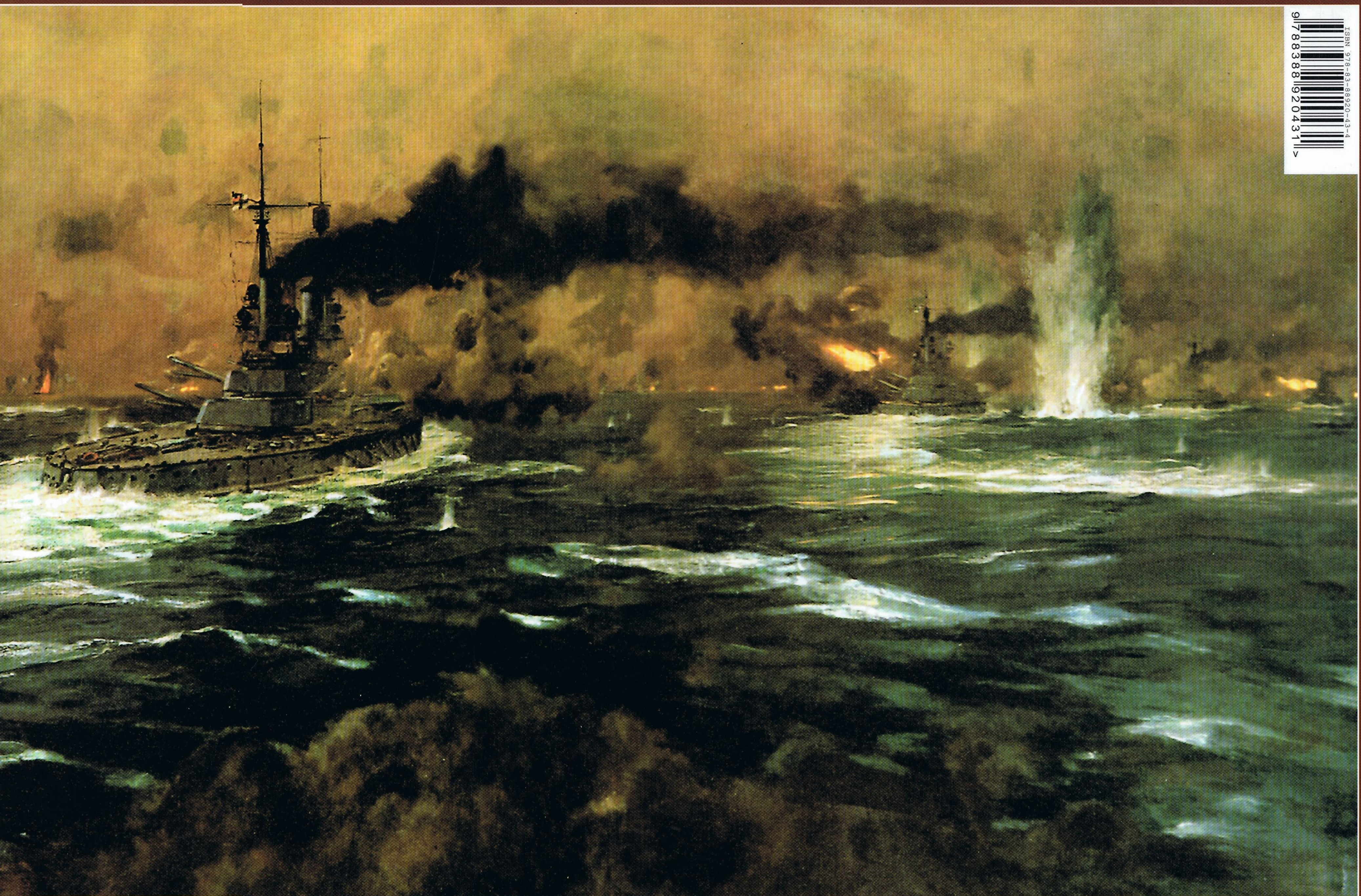
Jutlandzkie rozczarowania stały się dla Royal Navy zaczynem wprowadzenia wielu zmian, które uczyniły ją organizacją bardziej sprawną i lepiej przygotowaną do wojny, a także do czasów wyrzeczeń i samoograniczeń, jakie miały nadejść po skończeniu wojny. Dały też brytyjskiej flocie generację młodych oficerów, którzy posiedli doświadczenie bojowe, którego tak naprawdę brakowało wszystkim brytyjskim admirałom czasu wielkiej wojny. Takie nazwiska uczestników bitwy jutlandzkiej, jak Pound, Tovey, Cunningham, Fraser, Noble czy Horton miały wypłynąć podczas kolejnej wielkiej wojny, kiedy to po raz kolejny Royal Navy zostanie zmuszona do kilkuletniego samotnego stawiania czoła wojennym zmaganiom. Royal Navy czasu II wojny światowej nie była już kastową organizacją dobrze urodzonych, ani też luksusowym jachtklubem ery wiktoriańskiej. Portret psychologiczny oficerów nowej generacji przypominał bardziej postać Beatty'ego niż Jellicoe, cokolwiek złego byśmy nie powiedzieli o niesympatycznych cechach charakteru tego pierwszego. Inicjatywa i zdolność do niekonwencjonalnych decyzji były bowiem na polu walki ważniejsze od paraliżującej rozwagi i ciągłej obawy o straty własne.

König Albert (typ Kaiser) – jedyny drednot Hochseeflotte, który nie brał udziału w bitwie jutlandzkiej.





Jeden z dramatycznych momentów bitwy – niemieckie torpedowce mijają linię okrętów liniowych prowadzących ogień aby wykonać atak torpedowy.



Niemieskie okręty liniowe prowadzące ogień.

ISBN 978-83-88920-43-4
9 788388 920431 >